

ÅRSBERÄTTELSE 2003



RATAHALLINTO-
KESKUS
BANFÖRVALTNINGS-
CENTRALEN

Banförvaltningscentralen

Årsberättelse 2003

INNEHÅLL

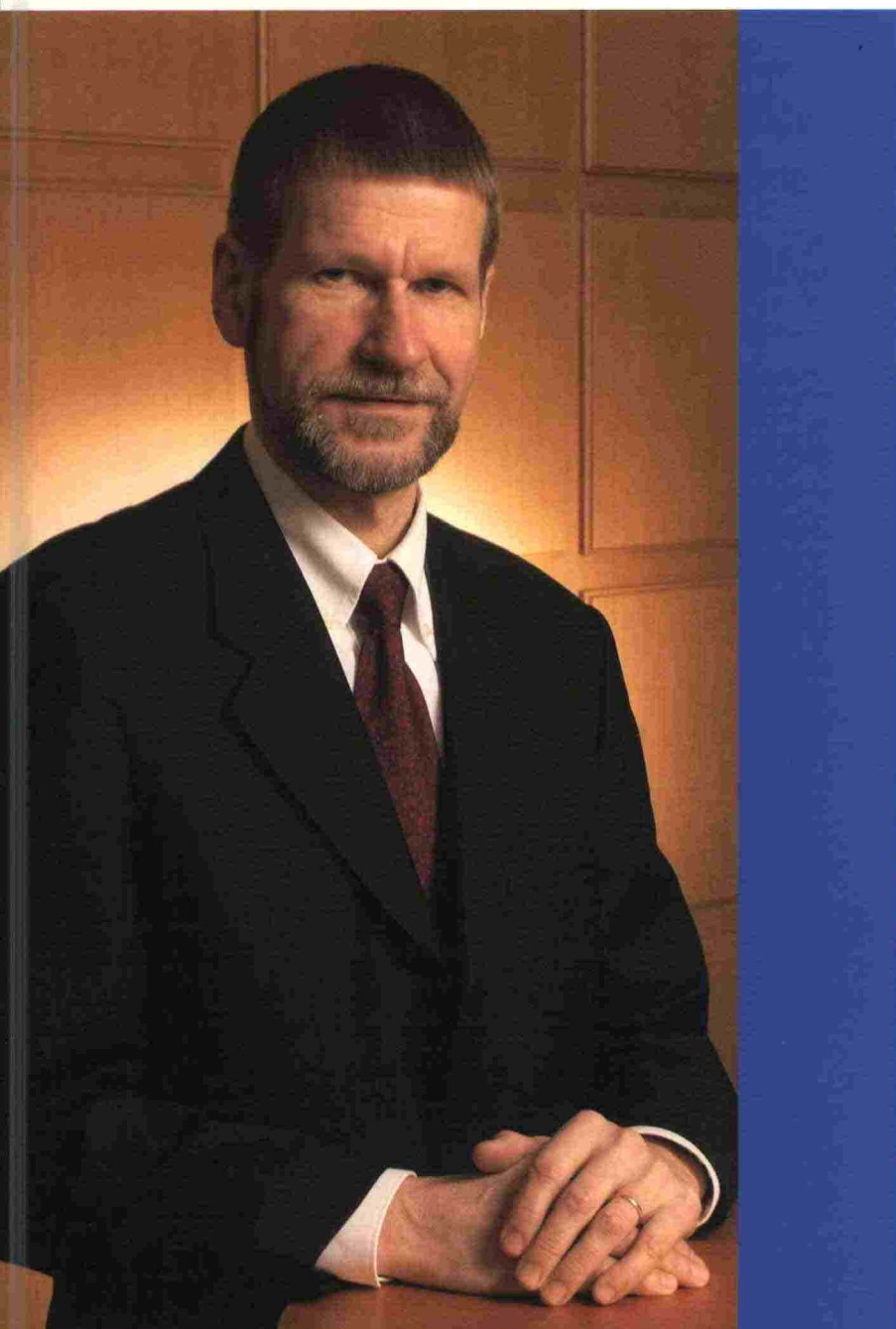
Verksamhetsidé	3
Överdirektörens översikt	4
Omvärlden	6
Trafikförutsättningarna och säkerheten	8
Miljöangelägenheter	11
Underhållet	12
Upprustning	14
Utvecklingsprojekt	16
Forskning och utveckling	18
Personalen	20
Resultatmålen för banhållningen	22
Översikt av styrelsen	24
Ekonomi	26
Intäkts- och kostnadskalkyl	28
Balansräkningen	29
Organisation	30
Data om Finlands bannät	31

Verksamhetsidé

Banförvaltningscentralen (RHK) främjar verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken som ett effektivt, tryggt och miljövänligt trafikslag, en del av det inhemska och internationella trafiksystemet.

- RHK underhåller och utvecklar bannätet, ansvarar för trafikens säkerhet samt erbjuder järnvägsföretagen en konkurrenskraftig trafikled.
- RHK beaktar näringslivets och kollektivtrafikens behov av transporter.
- RHK följer principerna om hållbar utveckling.
- RHK är en aktiv påverkare inom trafikpolitiken och i frågor som gäller trafikleder.

Överdirektörens översikt



Det viktigaste banarbetet på decennier, upprustningen av stambanan Helsingfors-Tammerfors, fullbordades på sommaren 2003 och banan togs utan större ceremonier i bruk. Detta projekt som pågått i över tio år skapade förutsättningar för snabb tågtrafik från Tammerfors söderut och ledde även till kortare restider till andra delar av landet.

Att arbetet tog så lång tid berättar en del om under vilka betingelser banupprustningsarbetena måste ske. Projektet – som kom att kosta nästan en halv miljard euro – hade inte kunnat genomföras särskilt mycket snabbare än det gjordes, utan allvarliga hinder för trafiken.

Eftersom uppgifterna om det aktuella banavsnittets skick mot slutet av 1980-talet började vara verkligt alarmerande, blev det tvunget att omedelbart inleda investeringarna i ersättande syfte. Det beslut som samtidigt fattades, höjningen av tåghastigheten på banan till 200 km/h, var välmotiverat. Tack vare att banan samtidigt både upprustades och uppgraderades kunde arbetena genomföras på ett mer ekonomiskt sätt och med så små hinder för trafiken som möjligt. Det här förfaringssättet är värt att ta efter även i framtiden.

Framtidsutsikterna för det nuvarande bannätet ger tyvärr inte anledning till lika positiva kommentarer. Det tycks inte finnas vilja att bevilja pengar för reparationer av gamla, ställvis redan överåriga banavsnitt, och en uppgradering är inte ens att tänka på. I denna situation måste vi som bannätets förvaltare blicka längre in i framtiden och fundera över vart utvecklingen kan tänkas leda. Alternativen är en sänkning av ban-

nätets nivå eller en inskränkning av dess omfattning. Båda lösningarna är dåliga för passagerarna och för näringslivet.

En mätning av de anställdas tillfredsställelse med arbetet, som vi lät göra i början av verksamhetsåret, utvisade en liten förbättring jämfört med tidigare. Ledningens tolkning av resultaten var att det är motiverat att målmedvetet arbeta för en förbättring av arbetsmiljön.

Det främsta utvecklingsmålet var att RHK:s verksamhetssystem skulle tas i bruk med det snaraste. Under året som gått har detta arbete blivit klart konkretare och under arbetets gång har tron på nyttan med systemet ökat. Vi har börjat inse att det utvecklingsarbete vi gör faktiskt är till nytta för oss själva. Arbetet är långt ifrån slutfört; år 2004 gäller det för oss att visa vad vi har fått till stånd.

Ett exempel på den positiva utvecklingen är kontrollavgiftsverksamheten. Ett arbete som går ut på att mäta ut straff till dem som reser utan giltig biljett kan inte vara lätt. Därför är det väsentligt att arbetsmiljön så mycket som möjligt är till stöd för de arbetande. Utvecklingen i detta avseende har varit glädjande.

Inom personalangelägenheterna var årets viktigaste mål övergången till statens nya avlöningssystem senast år 2004. Frågor som gäller avlöning är aldrig lätta och en omläggning av hela systemet är en mycket arbetsdryg uppgift. Arbetet har ändå fortskridit raskt och jag tror att vi kan hålla den föreslagna tidtabellen. Nästa utmaning är sedan att få det nya systemet att fungera

som planerat, alltså så att det sporrar de anställda i deras arbete.

Året 2003 var ett år av utmaningar också med tanke på förändringarna i järnvägsvärlden. En rad EU-direktiv förutsatte nya lagar och förordningar även i Finland. Lagarna och förordningarna ledde i sin tur till att RHK tvingades dels skrida till omedelbara åtgärder, dels förbereda omläggningar för införande senare. Med dessa lagar uppfylldes bestämmelserna i EU:s första järnvägspaket.

Uppgörandet av kompatibilitetsdefinitionerna har fortsatt intensivt och detta har gett RHK:s anställda stora mängder arbete. Den fas som för närvarande pågår är ur Finlands synpunkt särskilt viktig, eftersom det är nu som normerna för det konventionella järnvägsnätet och för materielen görs upp. Med andra ord kommer de normer som nu fastställs att i praktiken gälla för hela vårt bannät och för tågen som trafikerar det.

Samtidigt har det andra järnvägspaketet avancerat i Bryssel. Förberedelserna för implementeringen av detta paket kom igång under ledning av kommunikationsministeriet. Det andra paketets inverkan på järnvägssektorn kommer att vara ännu större än det första paketets, eftersom också organisationsstrukturen måste göras om.

Redan denna korta översikt visar att Banförvaltningscentralens verksamhet och omvärld genomgår ständiga förändringar. Det är krävande, särskilt med tanke på de anställda som enligt min uppfattning har klarat sig mycket bra under trycket av tilltagande arbetsuppgifter. Jag vill tacka de anställda men även RHK:s samarbetspartners för det gångna året.



Ossi Niemimuukko

Omvärlden

Trafikbehoven grund för banhållningen

Banförvaltningscentralens uppgift är att skapa verksamhetsförutsättningar för järnvägstrafik. Utgångspunkterna för upprätthållandet och utvecklingen av bannätet är de inhemska och internationella trafikbehoven. Förändringarna i omvärlden och i trafiken måste beaktas i banhållningen.

Inom persontrafiken på fjärrlinjerna genomfördes flera reformer under året. Banavsnittet Helsingfors–Tammerfors fick höjd maximifart, 200 km/h, vilket gav kortare restid på många viktiga sträckor. Redan året innan hade Pendolinotrafiken utsträckts till Uleåborg och via Jyväskylä till Kuopio. I fjärtrafiken genomförde trafikföretaget då också en tidtabellsreform som gav regelbundnare tidtabeller, kortare omstigningstider och ett större utbud av tåg.

Antalet passagerare på fjärrlinjerna ökade

Antalet resor i fjärtrafiken började igen öka under verksamhetsåret. Antalet resor var 2 % större än under år 2002. Passagerarvolymen har efter nedgångar i flera års tid återgått till 1998 års nivå. Resorna mellan Finland och Ryssland stannade något under föregående års nivå, minskningen var 4 %.

Mest ökade passagerarantalet längs stambanan mellan Helsingfors och Tammerfors. Ökning förekom också på flera andra banavsnitt i södra och västra Finland. I östra Finland hölls trafiken nära föregående års nivå. Minskningen av passagerartrafiken upp till norra Finland var till stor del en följd av att flera nya flygbolag med billigpriser tillkom.

Nästa betydande förbättring av fjärtrafiken väntas år 2006, när direktbanan mellan Lahtis och Kervo tas i användning. Det innebär att restiderna mellan Helsingfors och östra Finland ytterligare förkortas, samtidigt som tågkapaciteten kan ökas på avsnittet Helsingfors–Tammerfors. Under de närmaste åren väntas en fortsatt ökning av tågresorna på fjärrlinjerna.

Passagerarvolymen inom SAD-området fortsätter att stiga

Passagerarmängden i Helsingforsregionens närtrafik ökade med 4 %. Inom huvudstadsregionen, alltså SAD-området, var ökningen 6 % medan den i den övriga närtrafikregionen minskade med 1 %. Att SAD-området fick ökad passagerarvolym beror dels på stadsbanorna, dels på att markdispositionen längs banorna lett till ökat invånartal.

I huvudstadsregionens närtrafik var stadsbanan Helsingfors–Ålberg i bruk det första hela året. När stadsbanan invigdes på sommaren 2002 utökades turerna mellan Helsingfors och Ålberg till nästan det dubbla.

För närvarande pågår byggandet av stadsbanan mellan Dickursby och Kervo. Denna bana skall vara färdig år 2004, och då blir det tätare turintervaller på avsnittet samt höjd servicenivå.

Det totala antalet resor ökade

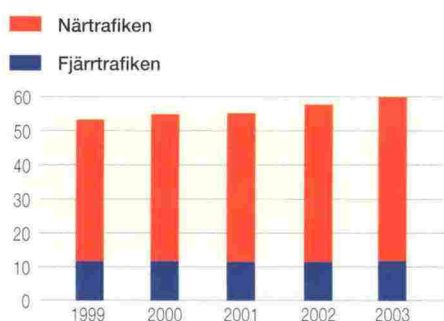
Allt som allt företogs det år 2003 59,9 miljoner resor i persontrafiken. Därav utgjorde närtrafiken i huvudstadsregionen 48,0 och fjärtrafiken 11,9 miljoner resor. Antalet resor i Rysslandstrafiken blev 256 000. Totalt ökade passagerarvolymen med 4 % jämfört med året innan.

Av den totala persontrafiken i Finland är järnvägarnas andel 5 procent; i snitt i EU-länderna är järnvägarnas marknadsandel 6 procent.

Godstrafiken på ny rekordnivå

Konkurrenskraften för godstransporterna med järnväg förbättrades under året bl.a.

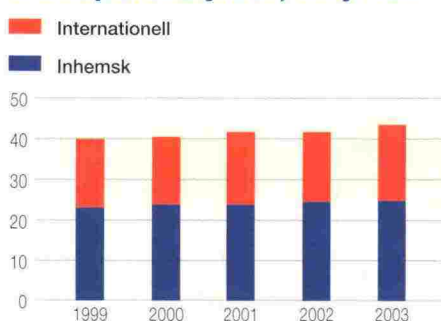
Resor i persontrafiken, milj.



Personkilometer, milj.



Godstrafikens transportvolym, milj. ton



genom att nätet som får befaras med 25 tons axeltryck utvidgades. Det högre axeltrycket infördes under året på banan mellan Mäntyluoto och Harjavalta där stora mängder anrikad malm transporteras. Föregående år hade det första banavsnittet för 25 tons tryck öppnats, banan Gerknäs–Hangö. En följd av att axeltrycket höjs är att transporterna får ökad effektivitet medan miljön belastas mindre, eftersom samma mängd gods kan transporteras med färre antal vagnar och kortare tåg.

Den totalt transporterade mängden gods med järnväg år 2003 var 43,5 miljoner ton. Mängden är den största någonsin och den är en ökning med 1,8 miljoner ton eller 4 %. Transporterna inom landet ökade med 1 % under året, de internationella järnvägstransporterna ökade med 9 %. Ökningen var 14 % i Rysslandstrafiken och 7 % i trafiken västerut. Däremot minskade transitotrafiken med 8 %.

Ser vi på trafiken enligt produktgrupper ökade den kemiska industrins transporter med 11 %, metallindustrins med 5 % och skogsindustrins med 2 %. Med ökningen av den kemiska industrins transporter gick även mängden transporter av farligt gods upp med en fjärdedel. Enligt banavsnitt ökade godstransporterna mest på avsnittet mellan Sköldvik och Vainikkala.

I europeiskt perspektiv har järnvägarna i Finland en stor marknadsandel. Med andelen 26 % ligger Finland bland toppländerna i Europa i detta avseende. Inom EU är järnvägarnas andel av totaltransporterna i snitt bara 14 %.

Förvaltningsmiljön förändras

Trafikledsförvaltningen och järnvägsorganisationen är föremål för en omvärdering. En arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet dryftar en utveckling av trafikens och trafikledernas förvaltning och en annan grupp utvecklingsbehoven inom järnvägsadministrationen och omläggningen av vissa myndighetsuppdrag. Båda grupperna skall vara klara med sina betänkanden under år 2004.

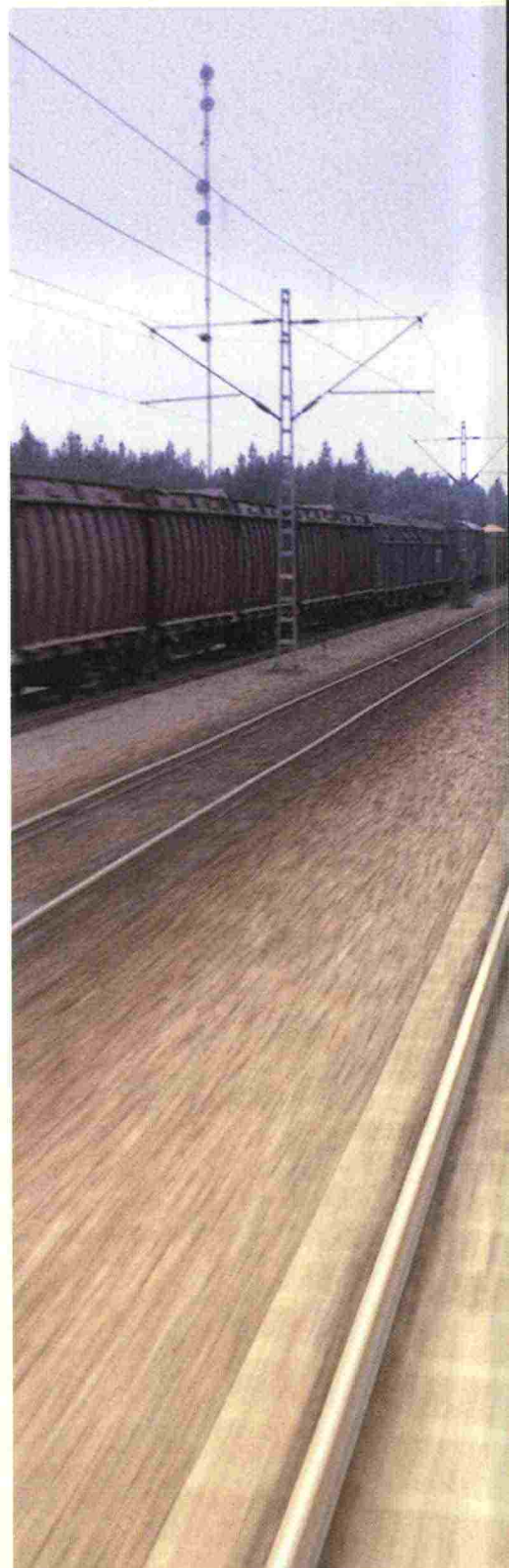
Orsaken till att det behövs en ändring av järnvägsadministrationen är att det i ett EU-direktiv krävs att säkerhetsfrågorna sköts av en oavhängig myndighet. Likaså kan reformerna behövas med tanke på att järnvägarna kanske öppnas för nya trafikföretag.

Inom trafikledsförvaltningen gäller det att söka fram utvecklingsbehoven, som gäller administrationen av trafiken och trafiklederna samt möjligheterna att stödja samarbetet mellan olika ämbetsverk.

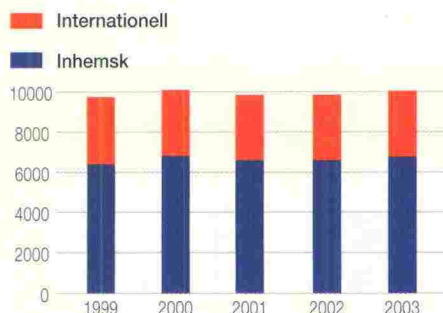
EU håller öga med järnvägsmarknaden

Utvidgningen av EU och den successiva öppningen av järnvägstrafiken för konkurrens understryker ytterligare behovet av tillförlitliga och jämförbara statistiska uppgifter för övervakningen av järnvägsmarknaden. Under året infördes en ny EU-förordning om järnvägsstatistik; enligt denna kommer enhetligare statistiska uppgifter än tidigare att samlas in bl.a. om trafikens utveckling.

På EU-nivå uppföljs järnvägsmarknadens utveckling bl.a. i arbetsgruppen RMMS (Rail Market Monitoring Scheme). Även det internationella järnvägsförbundet UIC (Union Internationale des Chemins de fer) spelar en väsentlig roll som sammanställare av statistiska uppgifter om järnvägstrafiken och bannätet i Europa.



Godstrafikens tonkilometer, milj.

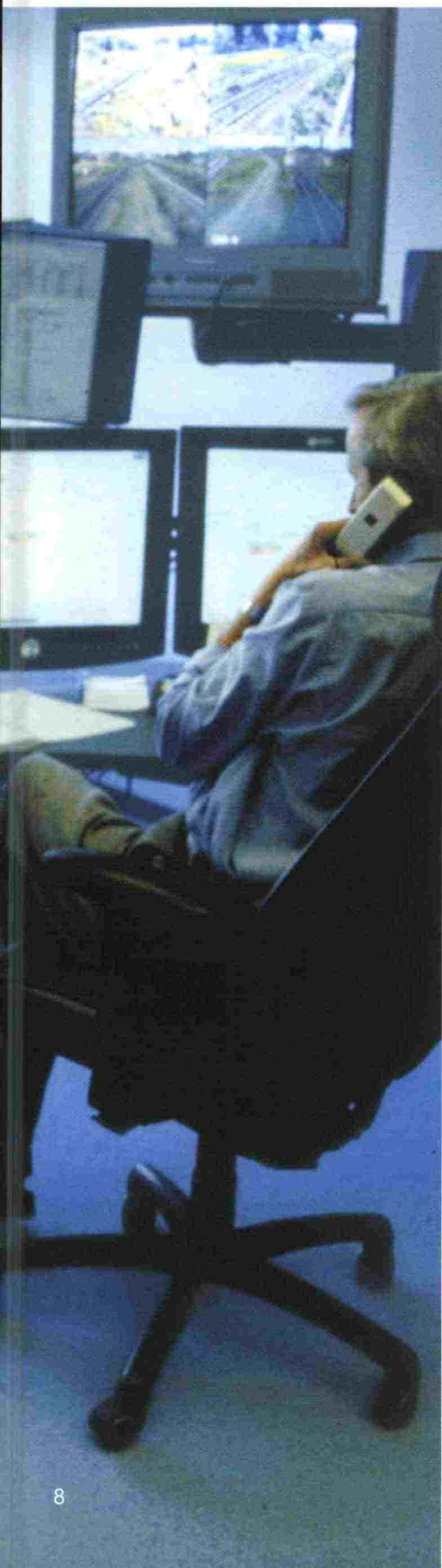


KORTFATTAT

- Passagerarvolymen ökade med 2 % i fjärtrafiken och med 4 % i huvudstadsregionens närtrafik.
- Nytt rekord för godstrafiken, 43,5 miljoner ton.
- Järnvägarnas administrativa strukturer förnyas.
- Statistikföringen i järnvägsbranschen utvecklas.

Trafikförutsättningarna och säkerheten

Satsningar på punktlighet och trygghet i trafiken



Punktligheten är en av järnvägstrafikens viktiga konkurrensfaktorer. Punktligheten beror på banhållaren och trafikbolaget men också på vädret.

Närtrafiken löpte mycket punktligt trots den snabba trafikrytmen. Turintervallerna var korta och passagerarvolymerna stora. Fjärrtrafiken var däremot känsligare för störningar. Punktlighetsprocenten för närtrafiken var 98,2 och för fjärrtrafiken 88,6.

Tjälkskador längs banorna störde trafiken under våren och åskvädren i juli försakade fel i säkerhetsanordningarna. Banarbetena, som nästan alltid företas utan att tågtrafiken stoppas, kunde utföras så smidigt att störningarna i trafiken av denna orsak blev betydligt mindre än året innan.

Trafikledningen för norra Finland fick nya lokaliteter i Uleåborg. Samtidigt infördes där ett nytt fjärrstyrningssystem som gör att hela styrningen kan skötas från ett ställe.

Förbättrad info till passagerarna

Informationen till passagerarna och samtidigt säkerheten på perrongerna har förbättrats med ett nytt system som varnar för passerande tåg och som visar tidtabellerna för de inkommande tågen. Systemet togs i bruk under våren på avsnittet Kervo–Tammerfors, samtidigt som den högsta tillåtna hastigheten på banan höjdes till 200 km/h.

Helsingfors järnvägsstation fick ett nytt högtalarsystem och responsen visar att ljudkvaliteten i stationshallen blivit klart bättre. Högtalarsystemen på mindre stationer på olika håll i landet har också kontrollerats och många av dem repareras eller förnyas.

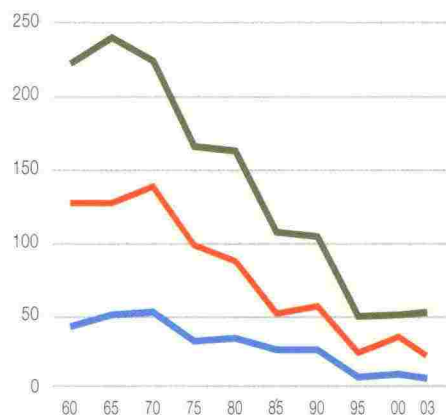
Plankorsningar de största säkerhetsriskerna

RHK:s säkerhetsmålsättning, att ingen passagerare i tågtrafiken skulle omkomma, nåddes. Tre urspårningar på grund av banan skedde. Den värsta olyckan inom passagerartrafiken skedde i Karis som en följd av ett fel i en lång specialväxel. Felet hade reparerats bristfälligt, så att de fyra första vagnarna i ett Pendolinotåg som körde över växeln spårade ut i låg fart. Inga personskador uppstod, men de materiella skadorna var avsevärda.

Totalantalet plankorsningsolyckor var 53. I dem omkom 6 personer och 23 skadades. Antalet plankorsningsolyckor på det statliga järnvägsnätet var 39, medan målet var högst 30. Det var 11 fler plankorsningsolyckor än år 2002, men ändå väsentligt färre än år 2001 (60 st.). Ett speciellt drag med olyckorna år 2003 var att sju av dem skedde trots att korsningarnas säkerhetsanordningar fungerade.

Utvecklingen av plankorsningsolyckorna 1960–2003

- Antal olyckor totalt
- Antal skadade i olyckorna
- Antal omkomna i olyckorna



Tekniken och bestämmelserna

Tågsäkerheten har höjts ytterligare tack vare den ökade användningen av automatisk tågkontroll.

Det blir allt ovanligare att olyckor uppstår till följd av den mänskliga faktorn i säkerhetsarbetet. Å andra sidan leder den ökade mängden teknik till att underhållsbehovet och därmed kostnaderna ökar.

RAHKAT, ett system för besiktningsdata, blev färdigt. Systemet omfattar all rullande materiel som rör sig på det statliga bannätet. Med systemet kan det tillses att vagnarnas besiktning är i kraft och att de är godkända för trafik.

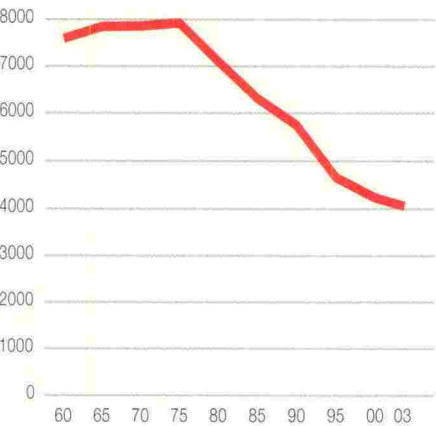
Regelverket som gäller tågsäkerheten har utvecklats betydligt. Uppdateringen av säkerhetsföreskrifterna har utvidgats till en totalreform som väntas bli klar på våren 2004. Samtidigt införs en ny instruktion för trafik kommunikationen.

En lag om behörighet har förberetts under kommunikationsministeriets ledning. I den definieras de krav som ställs på personer vilkas arbete påverkar järnvägssäkerheten. Lagen träder i kraft under senare delen av år 2004. Då införs också de under år 2003 beredda RHK-bestämmelserna om kraven på personernas hälsotillstånd.

Säkrandet av plankorsningar fortgick

Säkrandet av plankorsningar fortgick med det år 2000 inledda åtgärdsprogrammet. På uppdrag av RHK inventerade VTT

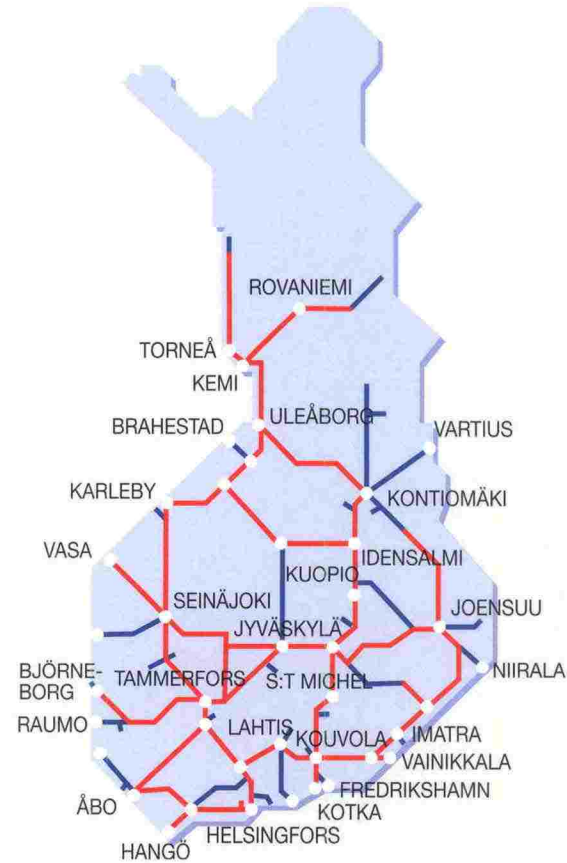
Antalet plankorsningar på statens banor sammanlagt 1960-2003



Trafiken på bannätet

31.12.2003

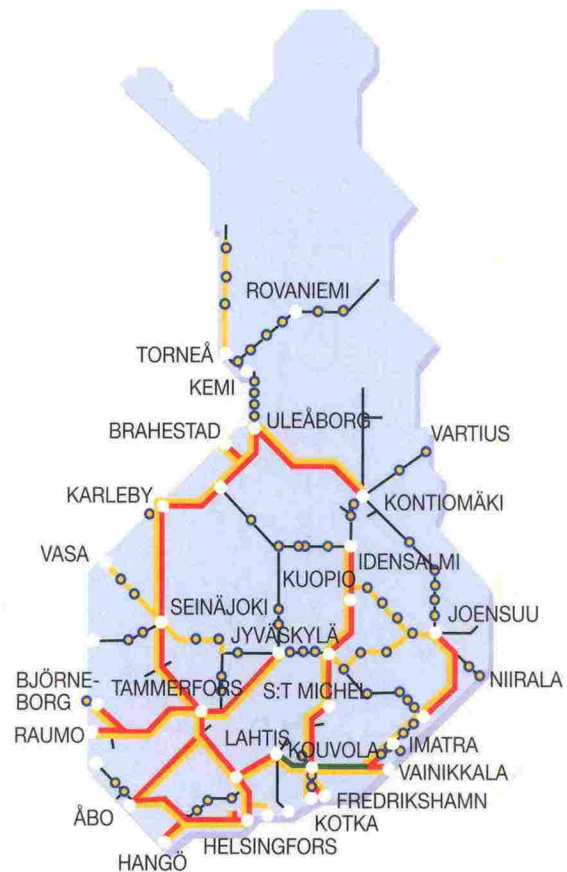
Person- och godstrafik Godstrafik



Säkerhetsanläggningar

31.12.2003

Linjeblockering och fjärrstyrning Automatisk tågkontroll
Linjeblockering Enskilda säkerhetsanläggningar



nästan 500 plankorsningar. De inventerade korsningarna, ca 2 000, är nu närmare hälften av alla plankorsningar i det statliga järnvägsnätet. Uppgifterna om dessa plankorsningar finns i databasen www.tasoristeys.fi där de finns tillgängliga för alla (på finska).

Under året slopades 67 plankorsningar. Därtill förbättrades säkerhetsanordningarna för obevakade korsningar. Tolv korsningar försågs med en varningsram med en övre ribba som varnar för de spänningsförande luftledningarna.

I Mellilä mellan Åbo och Toijala byggdes Finlands första parbom. Ett bompar spärrar hela körbanan och är därmed betydligt tryggare än den vanliga lösningen med halva bommar. För parbommarnas funktion används en speciallösning för stängningstiden. I samband med inrättandet av bommarna byggdes hela plankorsningsområdet om. Med staket förbättrades området säkerhet och den optiska styrningen.

Under året byggdes också en självstängande plankorsningsbarriär som inte kräver elektricitet utifrån. Erfarenheterna av provbarriären är positiva. Det har visats utomlands att det är väl värt att skydda plankorsningar med liten trafiknivå med en barriär som vägtrafikanterna måste öppna. Hittills har problemet varit att barriärerna "glömts" öppna, men nu finns det alltså en förmånlig lösning på problemet.

Plankorsningskampanjen för året inriktades på Seinäjokiregionen. Avsikten med denna trafikupplysningskampanj är att informera om plankorsningens risker. I projektet medverkar RHK, kommunikationsministeriet, polisen, VR, Vägförvaltningen och Trafikskyddet.

Allt högre krav på säkerhetsarbetet

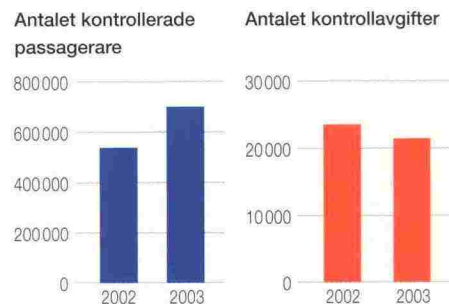
För säkerhetskraven och -övervakningen inom järnvägstrafiken uppgörs EU-direktiv som kommer att ställa nya krav på säkerhetsarbetet. Särskilt utmanande har det blivit att antalet banentreprenörer ökat. Ännu högre kommer kraven att bli när och om nya trafikföretag kommer ut på järnvägsnätet.

Banförvaltningscentralen har representanter i alla viktigare EU-organ som har med järnvägssäkerhet att göra. Genom att delta aktivt kan vi försäkra oss om att tågsäkerheten i Finland fortfarande hålls på högsta europeiska nivå.

Kontrollavgiftsverksamheten klart effektivare

Banförvaltningscentralen granskar passagerarnas biljetter över hela bannätet. Tyngdpunkten ligger vid närtrafiken i huvudstadsregionen. Målet med kontrollverksamheten är att hålla antalet passagerare som reser utan biljett så lågt som möjligt,

Kontrollavgiftsverksamheten



och därmed påverka järnvägstrafikens lönsamhet och biljettpiserna.

År 2003 hade kontrollavgiftssektionen 31 biljettkontrollörer och 6 kontorsanställda. Antalet kontrollerade passagerare var i närtrafiken 606 000 och i fjärrtrafiken 105 000. Ökningen jämfört med föregående år var 91 000 inom närtrafiken och 15 000 i fjärrtrafiken. Andelen passagerare utan biljett minskade under året till ca 3,5 %, mot 4,6 % av alla resande år 2002. Antalet kontrollavgifter som utskrevs var 21 000. 87 % av kontrollavgifterna kunde indrivas.

Inom kontrollavgiftsverksamheten inleddes år 2003 ett samarbete med andra biljettkontrollorgan i huvudstadsregionen. Verksamheten skall såvitt möjligt göras effektivare med kampanjer som täcker hela regionen och genom sammanslagning av olika funktioner.



KORTFATTAT

- Nytt informationssystem mellan Kervo och Tammerfors.
- Biljettkontrollerna effektivare.
- Säkerheten i plankorsningarna förbättrad.
- Bestämmelserna om järnvägssäkerhet utvecklade.



Miljöangelägenheter

Miljöfrågorna ingår i banhållningen

RHK inledde, tillsammans med SAD och kommunerna i Huvudstadsregionen, ett bullerbekämpningsprogram för hela regionen. Byggandet av de nya bullerbarriärerna längs stambanan inleddes på hösten. Längs stadsbanan till Kervo byggdes bullerhinder på fyra ställen. Totalt kommer det att byggas 2,7 kilometer bullerplank.

RHK deltar i strategiarbetet som syftar till att skapa en bullerstrategi för Finland fram till år 2020.

Miljöutredningar om de nya banorna

Utredningarna av miljökonsekvenserna av godsbanan till Nordsjö hamn på växtligheten och fågelbeståndet företogs programenligt. Naturuppföljningarna kommer enligt planerna att fortsätta fram till år 2011.

I samband med byggandet och användningen av hamnbanan till Nordsjö och direktbanan Kervo-Lahtis företas miljökonsekvensutredningar om fågelbeståndet, grundvattnet och växtligheten. Utredningarna som gällde fåglar och flygekorrar kompletterades år 2003. I anslutning till planeringen av Marjabanen slutfördes omfattande utredningar om växtlighet, djurbestand och grundvattenförhållanden.

Flera FoU-projekt

Under år 2003 medverkade RHK i kommunikationsministeriets undersökning "Kostnaderna för minskning av miljöolägenheter i samband med trafikprojekt". Som exempelprojekt utreddes bl.a. i vilket skede miljökostnaderna uppstått och vilken deras andel är av de totala kostnaderna. Ett av exemplen är stadsbanan Helsingfors-Alberga; dess miljökostnader uppgick till 5 % av projektets totala kostnader.

Ett projekt med kommunikationsministeriet som huvudfinansiär är avsett att utreda problem i anledning av naturdirektiven och att göra upp regler för hur djur- och växtarter beaktas enligt EU:s naturdirektiv inom markdispositionen och projektplaneringen.

Likaså har projektet FIN-MIPS-Trafik startats; RHK ansvarar för dess järnvägsdel. Målet är att producera ny information om de olika trafikformernas materialflöden och arealbehov.

RHK medverkade i två projekt som gällde vibrationer på grund av trafiken. Det ena gällde bruket av asfalt i bankonstruktionerna och det andra gällde vibrationsdämpning genom konstruktionslösningar. Vidare deltog RHK i ett VTT-projekt om trafik och vibrationer; dess syfte är att definiera nationella rekommendationer till gränsvärden för trafikbetingade vibrationer samt att ta fram en metod för mätning av vibrationer.

Grundvatten och förorenad mark utreds

Under år 2003 behandlades flera fall av eventuell förorening av mark och grundvatten i anslutning till fastigheter. Det svåraste av dessa var saneringen av en fastighet i S:t Michel, som använts för kreosotimpregnering. Utredningen inleddes i november 2003.

Det största projektet i södra Finland var saneringen av marken under underhållsdepån i Dickursby. Marken hade förorenats av blyutsläpp från en ackumulatorfabrik. Projektet genomfördes med Vanda stad. I Seinäjoki slutfördes marksaneringen vid

de gamla lokstallarna och i Björneborg sanerades en tankningsplats.

Kommunsamarbete av nytt slag

RHK och Tammerfors stad har företagit en utredning av de viktigaste miljöproblemen vid järnvägsområdena inom Tammerfors. I projektet utvecklades en verksamhetsmodell som beskrev hur kommunerna och RHK kan samarbeta i miljöfrågor som gäller banområdena. Till det som utreddes hörde järnvägsbuller, vibrationer, markförorening, saneringsbehov, markanvändning och planläggning samt landskaps- och stadsbilden. Ett motsvarande projekt kom i gång i Lahtisregionen.

Pris till RHK för banuträttningsbro

En del av upprustningen av banan Helsingfors-Tammerfors var en uträtning av banan i Lempäälä. Finlands byggnadsingenjörsförbund gav hederspriset Årets bro till bro- och bullerskyddskonstruktionerna i samband med uträtning, för de landskapsmässiga och miljömässiga förtjänsternas skull.

Förberedelser inför miljöauditering

Förberedelser för auditering av miljösystemen inom kommunikationsministeriets förvaltningsgren skedde i form av en reform av miljöstrategin och -programmet. En miljöauditering kommer att företas inom RHK år 2004.

KORTFATTAT

- RHK och kommunerna börjar utreda miljöproblemen.
- Start för bullerbekämpningsprogram i huvudstadsregionen.

Underhållet

Konkurrensen i banunderhållet ökar

Konkurrensutsättningen av underhållet håller på att utvidgas så att även basunderhållsuppdragen ges ut. Redan i flera år har RHK gett ut enstaka, specialbeställda uppdrag med offerttävlan. År 2004 kommer RHK att begära offerter på basunderhållet i tre distrikt i norra Finland; i dessa uppdrag ingår banorna, säkerhetsanordningarna, elektrifieringen och fastigheterna.

Ny modell för disponentfunktionerna

En väsentlig del av konkurrensutsättningen är införandet av en ny modell för regionala disponentfunktioner. Till disponent för bannätet i norra Finland utsågs på våren efter anbudstävlan företaget JP-Terasto Oy. Bolaget inledde i början av juni sitt uppdrag med att förbereda konkurrensutsättningen av det basunderhåll som gäller banor, områden och fastigheter. Helt övertog bolaget disponentskapet den 1 januari 2004. I uppdraget ingår även att assistera RHK:s personal med tillsynen av det nuvarande underhållet.

En precisering av basunderhållsavtalet 2004 undertecknades med Oy VR-Rata Ab i slutet av år 2003. Avtalet ändrades så att det är tidsbestämt och upphör vid utgången av år 2006. I juli 2005 avskiljs dock de konkurrensutsatta områdena i norra Finland. I avtalet ingår en på hösten 2003 utvecklad modell för sanktioner i händelse av fel i säkerhetsanordningarna och i elbanorna.

Stödtjänst för säkerhetsanordningar

Banförvaltningscentralen har under året med en leverantör av säkerhetsanordningar ingått det första stödtjänstavtalet för underhållsuppdrag. Avsikten med avtalet är att inte bara förse underhållsentre-

prenören med tekniskt stöd, utan också att garantera att de anläggningar som företaget levererar till statens bannät också under hela deras användningstid är tillförlitliga och funktionella samt att de kan hållas i skick.

Utredning om livscykelkostnaderna

Under räkenskapsåret företog RHK en undersökning om livscykelkostnader för järnvägsinfrastrukturen. Där behandlades den sannolika livslängden för det statliga bannätets konstruktioner, anläggningar och system samt de kostnader som de föranleder under de närmaste 40 åren (2004–2043).

Resultatet var ett kalkylerat årligt finansieringsbehov för underhåll av bannätet inklusive ersättningsinvesteringar. Utredningen visar att den nuvarande finansieringsnivån inte är tillräcklig. Under de närmaste tio åren (2004–2013) kommer det totala finansieringsbehovet med utvecklingsinvesteringarna frånräknade att vara i snitt 331 miljoner euro per år.

Ny inspektionsteknologi

Banförvaltningscentralen köper efter anbudsförfarande den maskinella baninspektionstjänsten av Oy VR-Rata Ab:s Baninspektionstjänst. Under året genomgick den nya baninspektionsvagnen EMMA myndighetsinspektioner och korrelationsprov. Denna nya vagn har nu tagits i reguljär användning.

En baninspektionsvagn mäter både bangeometrin och luftledningen. Vagnens positionsavläsningar blir mycket exakta tack vare informationen från de armar som bär upp luftledningen. Hela projektet har varit utmanande och tidtabellerna strikta, men arbetet har klarats bra. Till

många delar är lösningarna i toppklass på världsnivå.

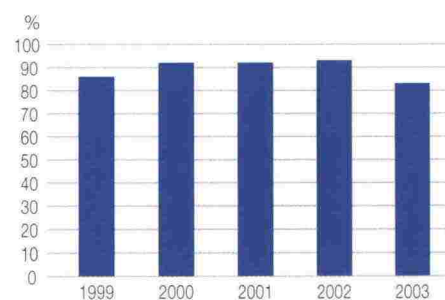
En baninspektionsdatabas för inspektionsarbetet togs i testbruk i slutet av år 2003. De maskinella mätningarna under våren 2004 genomförs med stöd av denna databas. Då skall alla grundelement för banmätningen finnas till hands i databasen, som längdmätningssuppgifter, växlarna längs huvudbanorna, de geometriska avdragen och grunduppgifterna om luftledningen. Databasen kompletteras senare med vissa element som än så länge saknas, som broar, bangeometrin och plankorsningar.

Krävande naturförhållanden

Det extremt kalla vädret vid årets början, sommarhettan och den svåra snöstormen inför julen frestade hårt på underhållspersonalen. Den kalla vintern medförde mängder av tjälskador på våren.

Index för bannätets skick

Värmätning (Servicenivå för det geometriska skicket)



Det maximala värdet för skick-index är 100, vilket innebär att bannätet fullständigt uppfyller de uppställda kraven på geometriskt skick.

Målvärdet för bannätets geometriska skick för perioden 2000–2003 nåddes inte. Målet var 92 men utfallet var 90 %. Under mätningarna på våren 2003 var resultatet bara 83 % till följd av tjälskadorna.

Åskan ledde till lokala störningar i säkerhetsanordningarna, men när dessa försetts med inbyggda överspänningsskydd har skadorna klart minskat. Stormskadorna var ovanligt små under sommaren 2003. Det mycket varma sommarvädet föranledde extra kontroller av bannätet. Två urspårningar av godståg inträffade under de svåraste värmetopparna.

Strax före jul ställde en svår snöstorm till med kaos i tågtrafiken. Trafikstörningarna var de värsta på flera år. Snöfallet i södra Finland var 30–40 cm under ett dygn och vinden hade stormstyrka, vilket ledde till svåra problem med växlarnas funktion.



KORTFATTAT

- Basunderhållet med i den fria konkurrensen.
- Järnvägsinfrastrukturens livscykelkostnader utreda.
- Ny inspektionsvagn mäter både bangeometrin och luftledningen.
- Extrem köld och sommarheta samt snöstormar före jul till besvär för underhållet.



Upprustning

Överårigt bannät kräver massiv upprustning

Anslaget i statsbudgeten för upprustning av bannätet var bara 117 miljoner euro, men en tilläggsbudget på 33 miljoner euro under sommaren förbättrade situationen avsevärt. En ytterligare tilläggsbudget på hösten, omkring 11 miljoner euro, hann för sin del inte nämnvärt påverka banarbetena under år 2003.

Omkring 380 000 gamla träsyllar ersattes med nya av betong. Det skedde på olika håll i landet. Det motsvarar banbygge

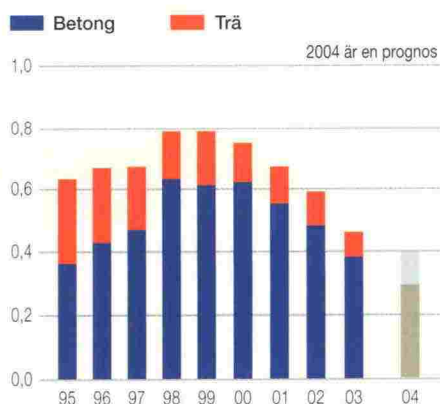
gen på omkring 230 kilometer. Ny räls lades på 80 bankilometer och över 90 nya växlar byggdes. Makadamsållning utfördes på bara 35 km.

Satsningarna på upprustning har bedrivits systematiskt i flera år, för att banornas skick bättre skall motsvara person- och godstrafikens behov. Tack vare detta har hastighetsbegränsningarna till förfång för trafiken kunnat minskas. Vid årets slut förekom hastighetsbegränsningar på 308 bankilometer, 37 km mindre än föregående år. Tack vare de tilläggsanslag som beviljades under året behövde begränsningarna inte öka.

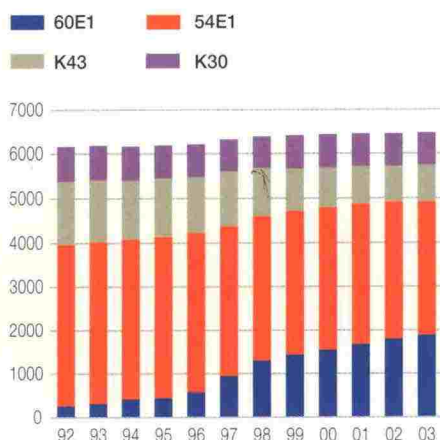
banöverbyggnaden, det vill säga byte av sliprar, räls och makadamskiktet.

På banan Helsingfors–Tammerfors företogs under året diverse avslutande arbeten efter ombyggnaden, bl.a. blev omläggningen av bangården i Hyvinge färdig. Efter avslutad upprustning av sträckan Helsingfors–Tammerfors flyttades tyngdpunkten för upprustningsinsatserna till renovering av banöverbyggnaden på sträckan Seinäjoki–Uleåborg. Upprustningen av denna enkelspåriga bana medan den är i full användning hör till banhållningens mest krävande uppgifter under de närmaste åren.

I spåret lagda sliprar, milj. st



Rälstypen på huvudspåren, spårkm



God planering av arbetena ger smidigare trafik

Den största delen av upprustningsprojekten företogs på banor som var i bruk. Detta förutsätter omsorgsfull planering av arbetena så att störningarna i trafiken minimeras, särskilt som över 90 % av bannätet är enkelspårigt. Med god planering och övervakning av arbetena kan trafikens smidighet och exakthet påverkas betydligt.

I vissa fall har banarbetena passats in under särskilda för ändamålet avsedda trafikavbrott, under vilka tågtrafiken sköts med temporära ersättande arrangemang. I sådana fall har arbetena kunnat genomföras snabbare och effektivare än annars. Under året förekom detta slags byggen på avsnitten Luumäki–Joensuu, Kontiomäki–Uleåborg samt Tammerfors–Jyväskylä.

Banöverbyggnaden förnyad

De viktigaste banupprustningsprojekten under året gällde avsnitten Seinäjoki–Uleåborg, Kouvola–Pieksämäki, Pyhäsalmi–Ylivieska och Rovaniemi–Masi. De flesta åtgärderna bestod av förnyande av

Bangårdar förbättras och förnyas

Ombyggnad av bangårdar är en viktig del av arbetet för att förbättra bannätets funktion. Det mest betydande av dessa under året skedde i Hyvinge. Andra bangårdsarbeten under året företogs i Lauritsala, Rauha, Ingerois, Kemi, Uleåborg och Rovaniemi. Likaså byggdes fyra nya platser där tåg kan mötas; av dessa togs Muukko och Myllykangas i bruk under år 2003, medan Torkkeli och Länkipohja tas i användning i år.

Konkurrens ger ökad effektivitet

Banarbetena görs på ett sätt som påminner om processindustrins sätt att renovera på produktionens villkor: det sker på järnvägstrafikens villkor. För banarbeten krävs det specialutrustning, likaså förutsätts det specialiserat kunnande för byggande av banor.

RHK konkurrensutsätter över hälften av sina investeringsuppdrag för ersättning och utveckling. De uppdrag som kräver specialmateriel och specialistkunnande

har med årliga kontrakt givits till bolaget Oy VR-Rata Ab. RHK har dock planer på att gradvis övergå till mera omfattande konkurrensutsättning. Avsikten är att det därmed efter hand skapas en fungerande marknad och effektivare verksamhet enligt de resultatmålsättningar som kommunikationsministeriet fastställt för RHK, vidare nås höjd produktivitet och effektivare utnyttjande av medlen.

I flera projekt anlitar RHK projektledningskonsulter. Detta arbetssätt pågår för närvarande vid upprustningen av sträckan Kouvola-Pieksämäki, elektrifieringen av banorna i norra Finland och banarbetena i samband med därmed, överbyggnadsarbetena på avsnittet Tammerfors-Jyväskylä, direktbaneprojektet, arbetena med Kervo stadsbana, förbättringen av Karelenbanan samt i en del av underhållsuppdragen.

Inköpsförfarandet utvecklas

RHK har redan i flera år konkurrensutsatt anskaffningarna av säkerhetsanordningar samt elektrifieringsarbetena. Likaså gör RHK sina inköp av viktiga material för banorna med offerttävlan, t.ex. räls och växlar samt sliprar av betong och trä. Av underhållsuppdragen har konkurrensutsättningen närmast gällt banöverbyggnad och broar.

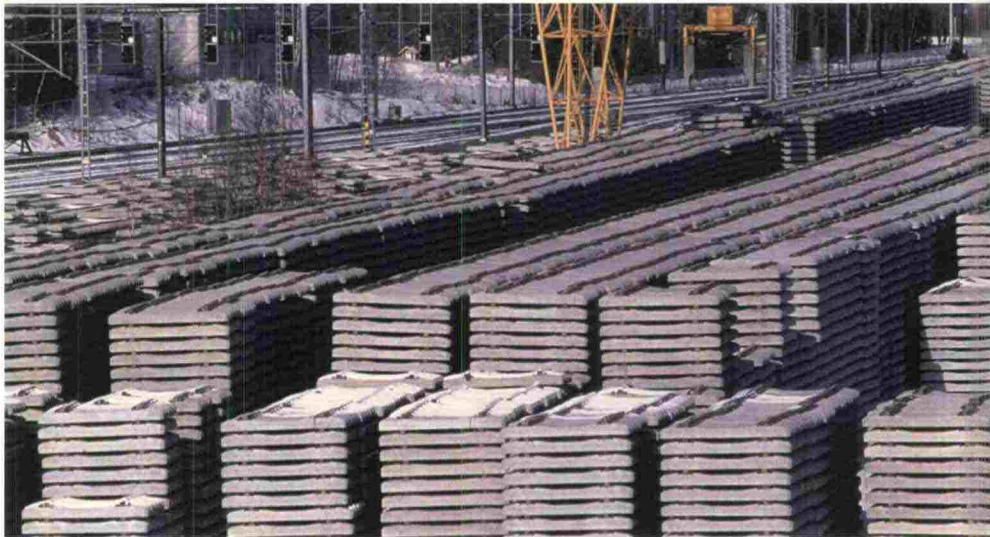
Under året infördes nya instruktioner för anskaffningarna och beredningen av modelldokument fortgick. Effektiviteten i anskaffningarna har också ökats genom en nomenklatursamling, Ratanimikkeistö 2003, där det även ingår en instruktion för mätning av kvantiteter för banbygge.

KORTFATTAT

- Hastighetsbegränsningarna har kunnat minskas.
- Bangårdar ombyggda på många håll.
- Över 380 000 gamla träsyllar ersatta med betong.
- Anskaffningsdirektiven förnyade.

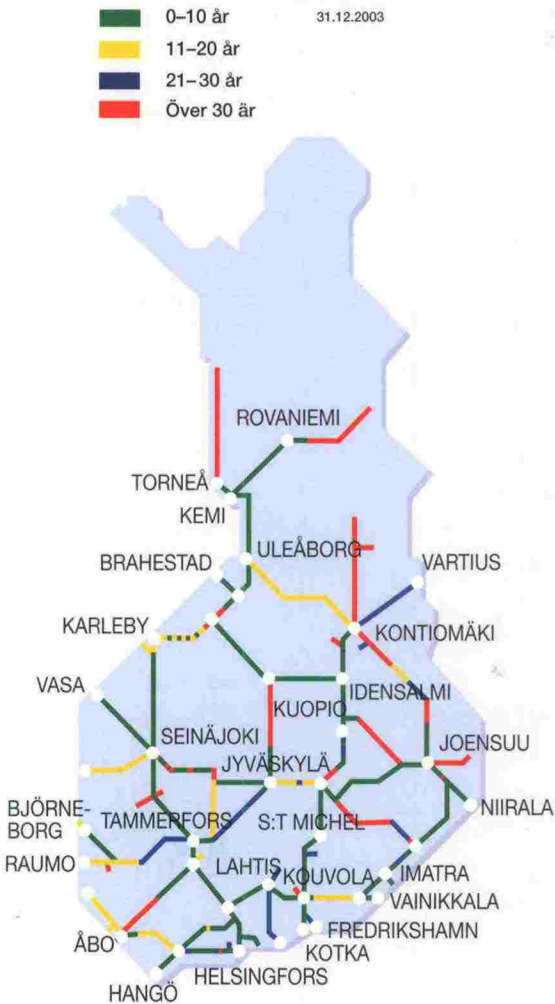
Investeringar i trafikledningscentraler

I Uleåborg slutfördes under året den nya trafikledningscentralen med ändamålsenliga lokaler för den fjärrstyrning av trafiken i norra Finland som ju i samband med ban elektrifieringen får helt nya fjärrstyrningsanordningar och system för övervakning av trafiken.



Renoveringen av byggnader under året inriktades i första hand på byggnaderna för banunderhåll och trafikledningscentraler. Reparationer företogs bl.a. i underhållsbyggnaden i Kouvola samt i elhuset och trafikledningscentralen i Ilmala i Helsingfors. En del av det byggnadshistoriskt värdefulla norra lokstallet i Böle har tagits ur bruk och efter en genomgripande renovering övertogs den av en ny hyresgäst.

Bannätets överbyggnadsålder





Utvecklingsprojekt

Utvecklingsprojekt höjer järnvägstrafikens konkurrenskraft

Byggandet av Kervo stadsbana och direktbanan Kervo–Lahtis avancerade väl under år 2003. Dessa två projekt samt utbyggnaden av bannätets elektrifiering är av största betydelse för förbättringen av järnvägstrafikens konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar. Under året inleddes också byggandet av pilotetappen för det nya järnvägsradiosystemet GSM-R.

Byggandet av Kervo stadsbana avancerade

Av arbetena för byggandet av stadsbanan till Kervo blev under året de nya spåren på avsnittet Dickursby–Räckhals och Korsö–Kervo färdiga. Under senare hälften av året pågick bygget jämte pålningsarbeten på stationsområdena och vid de separata broprojekten. I augusti 2004 skall Kervo stadsbana vara klar att användas.

När stadsbanan är färdig kan närtrafiken utökas; banans två östligaste spår reserveras då för närtrafiken. Stadsbanan ger möjligheter till turintervaller som kan vara så korta som 10 minuter.

Förlängningen av stadsbanan från Dickursby till Kervo är ett samprojekt som drivs av RHK tillsammans med städerna Vanda och Kervo. Banan främjar också utvecklingen av en markdisposition som bygger på spårtrafik.

Direktbanebygget går bra

Byggandet av den direkta järnvägsbanan mellan Kervo och Lahtis pågick för fullt under år 2003. Jordbyggnads- och broarbetena pågår längs hela bansträckningen och före årets utgång hade avtal redan ingåtts för byggarbeten för över 220 miljoner euro.

För banbygget har RHK anställt en projektledningskonsult med uppgift att an-

ordna anbudstävlan mellan bl.a. entreprenörerna. Trots det ingår entreprenörerna sina avtal direkt med RHK. Projektet är så omfattande att det spjälks upp i delentreprenader av lämplig storlek, och dessa bjuds ut med fri konkurrens enligt EU-bestämmelserna. Konkurrensutsättningen ger liksom den omsorgsfulla planeringen av entreprenaderna kostnadsbesparingar, vilket bidrar till att de strikta kostnadsramarna kan hållas. Direktbanan är i många avseenden ett nästan unikt projekt, eftersom det i Finland var senast på 1970-talet som en motsvarande direktbana byggdes, mellan Jämsänkoski och Jyväskylä.

Direktbanan Kervo–Lahtis skapar förutsättningar för utvecklingen av person- och godstrafiken till östra Finland och Ryssland. Banan leder också till att bankapaciteten på stambanan från Helsingfors norrut får ökad kapacitet för eventuella nya trafikbehov.

Direktbanan är avsedd för snabb persontrafik och för godstrafik. Den blir dubbelspåkig och elektrifierad, linjeskyddad och försedd med automatisk tågkontroll. Plankorsningar saknas helt. Till största delen går banan i samma terrängkanal som den existerande motorvägen, vilket med tanke på miljön är en fördel. Banans totala längd blir 74 km, varav 63 km är ett helt nybyggt avsnitt. Direktbanan skall vara klar på hösten 2006.

Elektrifieringen fortsätter i norra Finland

Tyngdpunkten för elektrifieringsarbetena är i norra Finland. Elektrifieringen har fortsatt enligt planerna på avsnittet Uleåborg–Rovaniemi och skall vara slutförd under senare hälften av år 2004. Nu pågår också elektrifieringen av avsnitten Uleåborg–Kontiomäki–Vartius och Kontiomäki–Idensalmi.



Elektrifieringen av järnvägarna är ett samhällsekonomiskt lönsamt utvecklingsprojekt som förbättrar järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar. Likaså är elektrifieringen en betydande investering i miljön.

I samband med elektrifieringen företas också andra betydande projekt som uträtning av banan, förbättring av banöverbyggnaden, byte av broar och omläggningar av bangårdar.

Banan Helsingfors-Tammerfors används för snabb trafik

Banavsnittet Helsingfors-Tammerfors togs i bruk för tidtabellsenlig snabb trafik i juni 2003 efter lyckade provkörningar. Banans geometri har förbättrats så att konventionell materiel kan köras i 160 km/h och tåg med lutande karosser i 200 km/h. Det är också meningen att göra godstrafiken effektivare genom att det högsta axeltrycket efter hand höjs till 25 ton.

Servicenivån på stationerna längs stambanan har förbättrats bl.a. med höjda perronger och regntak, förbättrade system för passagerarinformation och bättre förbindelser för fotgängare och annan anslutningstrafik.

Generalplaner för Marjabanan och Esbo stadsbana

För Marjabanan, det planerade banavsnittet som viker av från stambanan och går via Helsingfors-Vanda flygplats till Mårtensdalsbanan, färdigställdes en generalplan mot slutet av året. Kostnadsförslaget för projektet med stationer och gatubyggen med planskilda korsningar är 297 miljoner euro.

Marjabanan är under de kommande åren ett av de mest betydande trafikprojekten i huvudstadsregionen. Till följd av flygplatsförbindelsen är banan också ett projekt av nationell, rentav internationell betydelse.

Likaså färdigställdes en generalplan för Esbo stadsbana. Den är en förlängning av stadsbanan från Alberga till Esbo station. Kostnadsförslaget för projektet är 99 miljoner euro.

Oritkari terminal till nytta för kombinerade transporter

Terminalerna för kombinerade transporter är godstrafikens logistikcentra. I Uleåborg slutfördes byggandet av terminalen i Oritkari, ett samprojekt som realiserats av RHK, Uleåborgs stad och VR Aktiebolag. Terminalen togs officiellt i bruk i januari 2004, så nu kan en större del av lastbilstransporterna på långa resor dra nytta av den miljövänliga spårbundna trafiken.

Inrättandet av det nya radiosystemet har inletts

Byggandet av ett nytt radiosystem för järnvägstrafiken inleddes under året. GSM-R-nätet är ett kommunikationssystem för järnvägens trafikstyrning som har till uppgift att säkra trafikens smidighet och trygghet. Systemet är till nytta inte bara för tågförarna

utan också för banarbetare och personer som sköter växlingarna på bangårdar. Systemet kommer också att kunna användas som kommunikationsunderlag för framtida datatillämpningar.

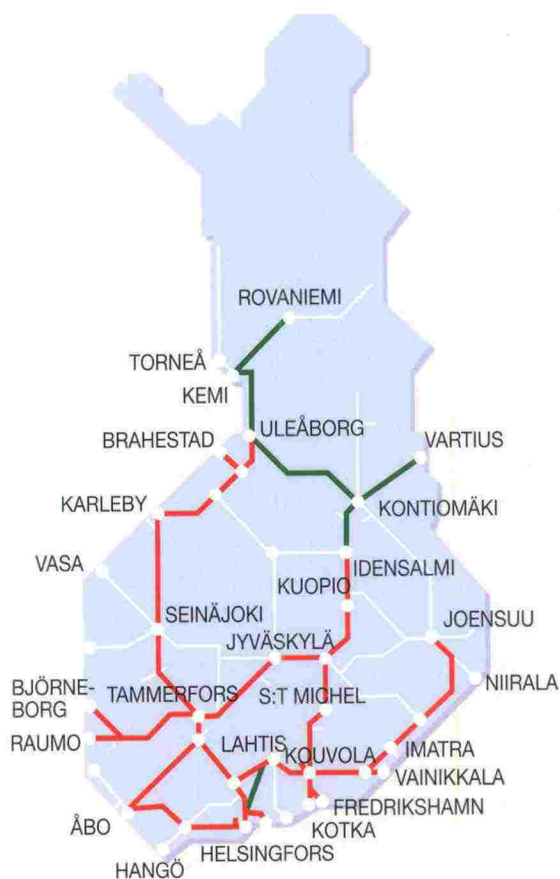
GSM-R-tekniken ersätter de gamla analoga radiosystemen med en heltäckande tal- och datainfrastruktur. Banförvaltningscentralen har beställt den riktäckande GSM-R-infrastrukturen och terminalerna av Siemens Osakeyhtiö. Den största utnyttjaren av systemet kommer att vara VR. Till operatör för systemet GSM-R har valts Corenet Oy.

GSM-R-nätet byggs ut stegvis och i sin helhet bör det vara installerat före utgången av år 2006. Byggavtalet täcker omkring 5 000 kilometer banor samt bangårdar. I avtalet ingår även installations-, stöd- och underhållstjänster i 15 års tid.

Elektrifiering av bannätet

31.12.2003

■ Elektrifierat
■ Under byggnad



KORTFATTAT

- Avsnittet Helsingfors-Tammerfors nu öppet för snabb trafik.
- Elektrifieringen fortsätter i norra Finland.
- Kervo stadsbana och direktbanan Kervo-Lahtis har hållit tidsplanen.
- Inrättandet av ett GSM-R-nät för trafikstyrningen har börjat.



Forskning och utveckling

Omfattande forskning ett krav för järnvägarnas framtid

För RHK som specialistämbetsverk är det viktigt att även satsa på forskning och utveckling. Tyngdpunkterna för FoU-verksamheten under de närmaste åren är en förbättring av järnvägstrafikens konkurrensförmåga, bannätets skick och utveckling, öppnandet av bannätet för konkurrens, utveckling av säkerheten samt utvecklandet av ett starkt ämbetsverk för trafikledstjänsterna. Tyngdpunktsområdena gäller både nationell och internationell forskning.

Inom RHK pågick år 2003 över hundra forsknings- och utvecklingsprojekt där verket antingen varit huvudbeställare eller åtminstone varit med i projektledningsgruppen som en av de beställande instanserna. Alla enheter inom RHK har varit inblandade i forskningsprojekten.

Utgångspunkt: linjedragningarna för banhållningen

Tyngdpunktsområdena för Banförvaltningscentralens forsknings- och utvecklingsarbete för de närmaste åren har härletts ur linjedragningarna för banhållningen. Dessa styrs av EU:s trafikpolitik och av de linjer som kommunikationsministeriet dragit upp.

FoU-verksamheten bedrivs i huvudsak med projekt av tre slag. På de viktigaste forskningsområdena låter Banförvaltningscentralen göra egna projekt, där

verket är huvudbeställare och -finansiär. Rapporteringen av resultaten av detta slags projekt publiceras vanligen i verkets egen publikationsserie.

I samarbetsprojekten deltar RHK som en part och är t.ex. med i projektledningsgruppen, medan huvudbeställaren och -finansiären är någon annan. Övrig projektverksamhet innebär att RHK följer med vad som sker, via t.ex. fackpress, Internet och seminarier.

De viktigaste av samprojekten i infrastrukturen är uppgörandet av en gemensam nomenklatur och fastställande av kvalitetskrav, system för kostnadsstyrning samt studier av inframarknaden i Norden.

Bred teknisk forskning

Tyngdpunkten för den tekniska forskningen år 2003 lades vid ett europeiskt allmänt kompatibelt styrningssystem för tågtrafiken och vid anpassningen av detta system för finländska förhållanden. RHK utvecklar i samarbete med svenska Banverket och norska Jernbaneverket en adapter som gör att de nya europeiska lokomotivens utrustning för automatisk tågkontroll kan användas på bannätet i Finland.

Andra viktiga forskningsobjekt är förutseendena för en utvidgning av den del av bannätet som kan ta axeltryck upp till 25 ton (250 kN), banvallskonstruktioner, begränsningen av skakningar och buller

samt utvecklingen av ett system för diagnostik. Avsikten med diagnostiksystemet är till att börja med att minska driftsstörningarna för växlar på bangårdar genom förebyggande underhåll.

Under året inleddes också ett arbete för framtagning av ett system för RHK:s infrahantering. I systemet ingår en utredning av de register som behövs i framtiden, databaser över egendomen och styrsystem för banhållningen. RHK:s system för fastighetsförvaltning blev klart redan år 2003 så att det täcker hela bannätet.

Prognoser för trafikens behov

Järnvägsinvesteringarna är långtidsinvesteringar, så prognoserna över de framtida behoven måste ställas för flera decennier framåt. Bangårdarna börjar vara i behov av upprustning och modernisering. En vision och strategi för godsbangårdarna år 2025 visar vilka bangårdar som med tanke på transportsystemet är viktiga och i behov av utveckling. Strategin har lagts upp i växelverkan med olika aktörer i branschen. Utlåtandena inväntas under första hälften av år 2004. När totalbilden gjorts upp börjar planeringen av utvecklingsåtgärderna.

Tillfredsställelsen bland kunderna utredd

Att i förväg kunna reagera på godstrans-



portkundernas behov har för RHK blivit en viktig utgångspunkt. I vilken mån godstrafikkunderna är nöjda och vilken deras inställning till järnvägstransporterna är har varit föremål för flera rikstäckande och regionala undersökningar.

Undersökningarna visar att kunderna övervägande är nöjda med bannätet. Inställningarna till järnvägen har blivit positivare, eftersom järnvägstransporterna nu i högre grad än tidigare uppfattas som internationella, säkra och med hög kvalitet.

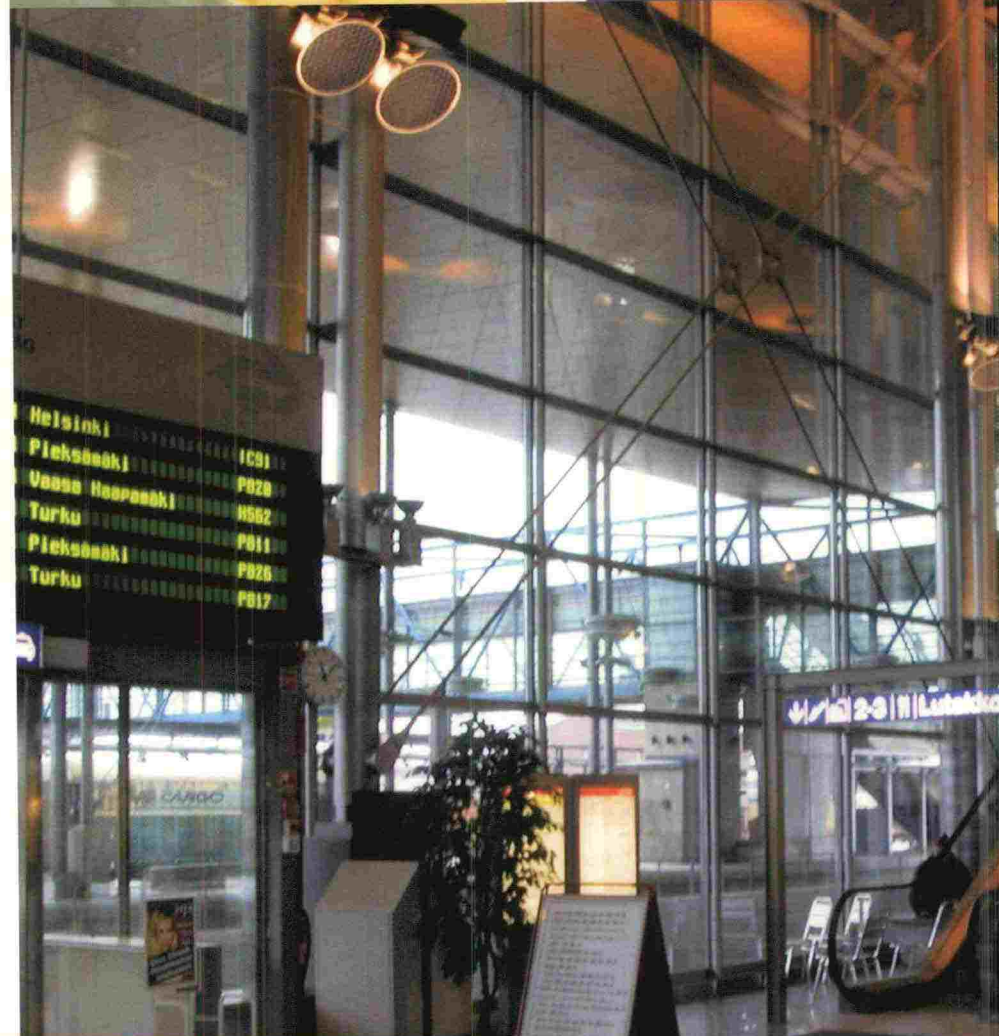
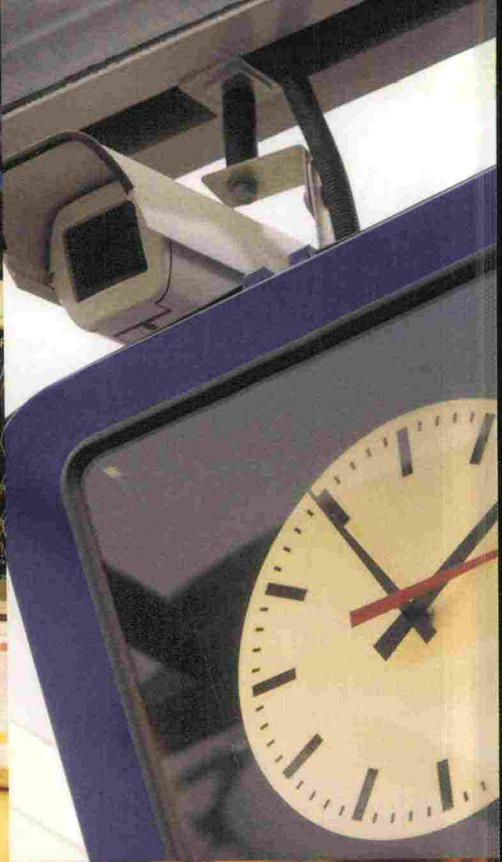
Öppnare marknad förbereds

Fördelningen av bankapaciteten hör till RHK:s nuvarande uppgifter. Arbetet sker i samarbete med trafikbolaget, eftersom ingen konkurrens förekommer. Marknaden kommer dock att öppnas och RHK skall då ha det kunnande och de datasystem som behövs för att klara uppdraget.

I ett projekt som kallas Järnåldern gestaltades arbetsfördelningen mellan trafikföretagen och den instans som fördelar bankapaciteten, både ur processynpunkt och med tanke på datasystemen. Förberedelserna inför den fria konkurrensen fortgår, dels i samarbete, dels hos alla parter för egen del.

Övervakningssystem till hjälp för trafikstyrningen

För förbättring av trafikservicen för passagerare och för höjning av informationens kvalitet har systemet JUSE för övervakning av tågens rörelser utvecklats. Systemet låter trafikledarna i hela Finland veta hur trafiken förlöper på hela bannätet. De kan förutse exceptionella situationer och erbjuda passagerarna information som är dem till nytta i dessa situationer. Systemet är klart att tas i bruk och det bör vara infört under senare hälften av år 2004.



KORTFATTAT

- Över 100 forsknings- och utvecklingsprojekt pågår.
- Tyngdpunkten för den tekniska forskningen läggs vid kompatibilitet för trafikstyrningssystemen.
- Diagnostiksystem utvecklas till hjälp för underhållet.
- Bangårdsstrategin för godstrafiken slutförd.
- Utredning av godstrafikkundernas behov.



Personalen

Avancerad kompetens fördelen med en specialistorganisation



Rätt dimensionerad personalstyrka med hög kompetensnivå är centrala förutsättningar i ett verk vars verksamhet bygger på ytterst långt driven specialexpertis. Den lilla organisationen måste behärska järnvägsteknik, myndighetsarbete och projektstyrning men också konkurrensut-sättning och anskaffningsfunktioner.

Utgångspunkten är att den strategiskt viktigaste kompetensen måste finnas i den egna organisationen, men att tjänsterna i övrigt kan ges ut till utomstående, s.k. outsourcing. Kontrollavgiftsverksamheten är den enda av RHK:s tjänster som verket producerar helt med egna krafter och därför är antalet anställda i denna sektor så betydande. Personalkostnadernas andel av RHK:s totala verksamhetskostnader är bara 1,5 %.

I årsverken räknat var antalet anställda inom RHK under året 125.

Nya uppdrag kräver ökad personal

Åldersstrukturen inom RHK:s personal är förhållandevis bra jämfört med situationen inom den offentliga förvaltningen allmänt taget, tack vare att verket under de senaste åren kunnat inrätta flera nya tjänster. Genomsnittsåldern för de anställda i byråarbete var 47,0 år mot 40,5 år bland personalen i kontrollavgiftssektorn. I takt med att verket får utökade arbetsuppgifter kommer personalen att växa under de närmaste åren. Det är också viktigt att nya personer med lämplig kompetens anställs med tanke på avgången genom pensionering.

Ansvar för att personalen och kompetensen inom RHK utvecklas faller till stora delar på enheterna och på personerna själva. En personalstyrka som med tanke på sin egen och verksamhetens utveckling

är liten innebär en risk för att de vardagliga arbetsuppgifterna tar upp all den tid som behövs för uppbyggandet av framtiden. Trots detta har hela personalen i samråd under året genomfört en rad stora utvecklingsprojekt, t.ex. uppbyggandet av ett nytt funktionssystem och de bedömningar som ingår i det nya avlöningssystemet.

Tillfredsställelsen och välmågan i arbetet utrett

En utredning av arbetstillfredsställelsen under det gångna året genomfördes genast efter årsskiftet 2004. Mätningen var redan den tredje med samma metodik så den kan anses vara en rätt tillförlitlig utvecklingsindikator. Tillfredsställelsen har på det hela taget ökat på alla delområden. Bland de kontorsanställda hade trafiksystems enheten den bästa uppmätta förbättringen och responsen. Den positiva utvecklingen har varit mycket stark inom kontrollavgiftsenheten, låt vara att utgångsläget enligt mätningen år 2002 var svagt.

Den bästa responsen inkom bland de mätare som gällde arbetets innehåll. Ett orosmoment ingick också: arbetet blir alltmer mentalt påfrestande. Mätresultaten som gällde ledningen och arbetsgemenskapens funktionalitet utvecklades i positiv riktning; det som mest behöver förbättras på dessa områden är avlöningen och jämlikheten i bemötandet. Det är ganska naturligt att de fysiska omgivningarna känns bra i de renoverade lokalerna vid Brunnsgatan, medan responsen är mindre god för kontrollavgiftsarbets del eftersom detta arbete sker på tågen.

I samma riktning pekade resultaten av en enkät som företogs samtidigt som den nämnda undersökningen. Den gällde utmattning i arbetet. I förhållande till refe-

rensgrupperna var situationen för RHK:s del god, inom kontrollavgiftsenheten rentav utmärkt god. Ändå var 15 % av de svarande sådana som potentiellt kunde bli utbrända i arbetet. Mest förekom detta bland dem som hade för många arbetsuppgifter.

Samarbetet med företagshälsovården har intensifierats under året, särskilt inom biljettkontrollen. Resultaten och responsen är bra, vilket också framgår av att sjukfrånvaron minskat. Särskilt har arbetsergonomin beaktats, både inom kontorsarbetet och i biljettkontrollverksamheten.

Bättre kontorslokaler

Under året bytte verket lokaliteter inom samma byggnad. De slitna lokalerna i 4 och 5 våningen byttes ut mot nyrenoverade och rymligare lokaler i 7 och 8 våningen. Flyttningen medförde en hel del besvär mitt i den övriga brådskan, likaså reparationerna för säkerhetsenheten i 8 våningen. En tröst för besväret var väl fungerande lokaler och ett toppmodernt datanät.

I samband med flyttningen inköptes entréhallstjänster för ökad säkerhet. En överraskning för många var att antalet besökare kan vara upp till 600 i månaden.

Byrån för kontrollavgiftssektionen fick också en ny lokal för gemensamma möten. Byggandet av de länge efterlängtrade pauslokalerna för biljettspektörerna i järnvägsstationens flygelbyggnad fortsatte, rummen skall vara färdiga år 2004.

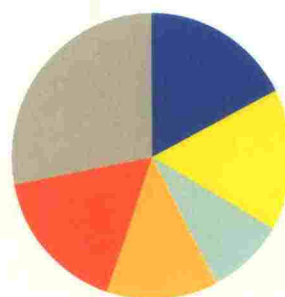
Nytt avlöningssystem byggs upp

Inom statsförvaltningen införs under de närmaste åren ett nytt avlöningssystem som kräver förberedande arbete i ämbetsverket och god samverkan mellan de anställda och deras representanter. Målet är ett konkurrenskraftigt och rättvist avlöningssystem, specifikt för varje verk, som grundas på personliga prestationer och på hur krävande uppgifterna är.

Inom RHK företogs detta förberedelsearbete under året med utveckling av ett bedömningssystem och med omfattande diskussioner med alla anställda om utvecklingsmålen. Avtalet kommer att finslipas år 2004.

För förbättring av medbestämmandet ingick RHK med representanter för de anställda ett nytt samarbetsavtal som också gäller arbetarskyddet. Avtalet börjar tillämpas i praktiken år 2004.

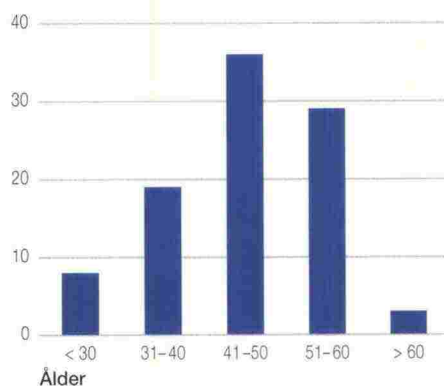
Årsverken enligt verksamhet 2003



Åldersfördelningen bland de anställda

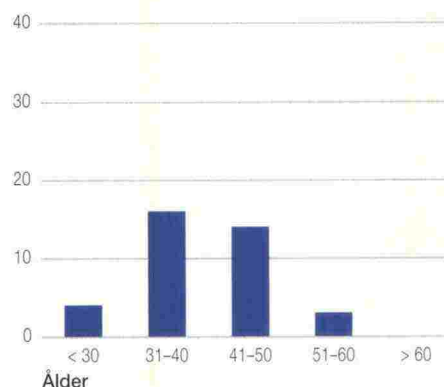
Inom verket

Antal anställda



Inom kontrollavgiftsverksamheten

Antal anställda



KORTFATTAT

- Verksamhetssystem byggs upp gemensamt.
- Ökad tillfredsställelse i arbetet.
- Bekymmer: ökade mentala påfrestningar.
- Skapandet av nytt avlöningssystem går framåt.
- Avtal nåtts om gemensamma insatser.
- Bättre arbetslokaler.

Resultatmålen för banhållningen 2003

De resultatmål som kommunikationsministeriet ställt upp för Banförvaltningscentralen nåddes år 2003 på följande sätt (*de uppställda resultatmålen ges i kursiv*).

BANNÄTETS OMFATTNING OCH SERVICENIVÅ

Inga ändringar i bannätets omfattning.
Inga ändringar företogs i bannätets omfattning.
Bannätets servicenivå kunde förbättras mer än målsättningen angav. Avsnittet Jämsänköska–Jyväskylä uppflyttades för persontrafikens del från klass H2 till klass H1 och avsnittet Ylivieska–Idensalmi uppklassades för godstrafikens del från T3 till T2. De övriga servicenivåklasserna var enligt målsättningen.

Trafikens förlopp

Andelen förseningar med över 5 minuter, förorsakade av banhållningen, är högst 6 % av tågen i persontrafik.

Utfallet av förseningar i trafiken var 5,05 %. Utfallet under årets första hälft var 6,06 %. Särskilt i mars-maj ledde tjäl-skador till ett stort antal hastighetsbegränsningar i bannätet på många håll. Under årets senare hälft förekom det inte särskilt många störningskällor bland de omständigheter som har att göra med banhållningen (banan, säkerhetsanordningarna och elektrifieringen). De flesta problemen förekom i juli i anledning av blixtnedslag i säkerhetsanordningarna. Störningarna till följd av banhållningsarbetena var mindre betydande än året innan och också färre än väntat.

Följande servicenivåklasser tillämpas på bannätet

Persontrafik				Godstrafik			
Service-nivå-klass	Högsta tillåtna hastighet	Antal bankilometer		Service-nivå-klass	Högsta tillåtna axeltryck och hastighet	Antal bankilometer	
		Målet	Utfall 2003			Målet	Utfall 2003
H1	Over 140 km/h	477	530	T1	25 t och 60–100 km/h	115	115
H2	130–140 km/h	1 349	1 296	T2	22,2 t och 100 km/h	3 812	3 839
H3	110–120 km/h	1 565	1 565	T3	22,5 t och 50–80 km/h	1 078	1 051
H4	Högst 100 km/h	593	593	T4	20 t och 40 km/h	638	638
H5	Ingen regelbunden persontrafik	1 659	1 659				
Totalt		5 643	5 643			5 643	5 643

Trafikbegränsningar

Inga begränsningar av axeltrycken behövs utfärdas. Den banlängd där hastighetsbegränsningar gäller är högst 331 bankilometer (5 % av det totala antalet bankilometer).

Inga begränsningar av axeltrycken infördes. Vid årets slut var antalet bankilometer med hastighetsbegränsningar 308.

Index över bannätets skick

Bannätets skick-index uträknas utgående från det geometriska skicket i relation till den del av bannätet som klassificerats i underhållsklasser. Det teoretiska maximalvärdet för ban-index är 100. Ban-index beräknas som ett medeltal för en fyraårsperiod. Målet för åren 2000–2003 är 92 %.

Mätresultatet för bannätets geometriska skicks servicenivå våren 2003 var 83 %. Medelvärde för vårmätningarna under fyra år blev därmed 90 %. Det geometriska skickets värde våren 2003 hade påverkats allvarligt av tjälen som särskilt drabbade södra Finland vintern 2002–03.

FÖRBÄTTRING AV SÄKERHETEN

Antalet döda i tågtrafikolyckor

Inga passagerare omkommer i tågolyckor

Inga passagerare omkom i tågolyckor. Detta mål nåddes redan för sjätte året i följd.

Plankorsningsolyckor

Antalet plankorsningsolyckor är högst 40, och av dem sker högst 30 på statens bannät och 10 på det privata nätet. Totalantalet plankorsningsolyckor minskas med olika säkerhetsåtgärder så att detta antal år 2010 är högst 30 olyckor.

Målet nåddes inte. År 2003 skedde 53 plankorsningsolyckor, 39 av dem på det statliga bannätet och 14 på privata banor. I dessa olyckor dog 6 och skadades 23 personer.

Antalet olyckor ökade jämfört med föregående år.

Det speciella drag med olyckorna under året var att sju av fallen berodde på att ett fordon kört igenom nedfällda bommar. 180 bommar söndrades under året, nästan alla så att de körts sönder.

Skador med banan som orsak

Antalet skador på grund av fel i banan är högst fem.

År 2003 skedde tre urspårningar. Den värsta skedde i Karis där ett Pendolinotåg spårade ur i låg fart. De övriga urspårningarna berodde på sommarvärmen.

EKONOMIN I BANHÅLLNINGEN

Möjligheten att konkurrensutsätta banhållningsuppgifterna förbättras.

I norra Finland har distriktsdisponentskapet konkurrensutsatts. Förberedelser har gjorts för öppning av banunderhållsuppgifterna för fri konkurrens. Offertinbjudningen för norra Finlands del skickas ut sommaren 2004.

Enhetspriserna för underhållet sänks med 2 %

Enhetspriserna för basunderhållet av banorna sänktes i underhållsavtalet med 2 %.

Planeringen utvecklas så att investeringskostnadsramar håller och så att projekten håller tidtabellerna.

Planeringsförmågan beträffande ersättande investeringar har utvecklats. Till särskilt besvär för planeringen år 2003 var systemet med tilläggsbudgeter. Tack vare

en tilläggsbudget blev det dock möjligt att undvika ytterligare begränsningar av bannätet. Eftersom trafikuppehållen hade slagits fast ett år i förväg var det inte möjligt att utnyttja medlen optimalt för bannätet och renoveringsprojekten.

FASTIGHETSFUNKTIONERNA

Fastighetsfunktionernas intäkter överstiger årskostnaderna för underhåll med minst 30 %.

Detta mål för fastighetsfunktionernas lönsamhet nåddes inte. Driftsöverskottet år 2003 blev 22 %.

ÖVRIGA RESULTATMÅL

Banförvaltningscentralen förbereder sig på de nya myndighetsuppdrag som centralen tilldelas i den nya järnvägslagstiftningen. I samarbete med kommunikationsministeriet bereder sig RHK på gradvis och behärskad öppning av järnvägstrafiken för fri konkurrens.

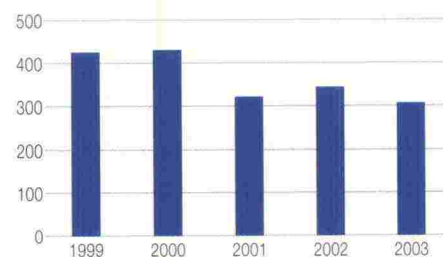
Ärendet behandlas av en arbetsgrupp inom kommunikationsministeriet. Senare beslutas om verkställandet och om eventuella tilläggsresurser.

Banförvaltningscentralen utvecklar nya mål för miljöfrågorna och för servicenivån på stationer och i terminaler. RHK:s utredning om hinderfri passage på stationerna analyseras år 2003.

En del av Banförvaltningscentralens arbete för organisation av verksamheten har gällt ett miljösystem. I detta sammanhang har en miljööversikt gjorts där de viktigaste miljöhänsynen har identifierats. Ett av resultaten är nya miljövisioner, -strategier och -program med konkretisering av målsättningarna för de närmaste åren. Nästa miljöprogramsperiod täcker åren 2004–2007.

Inom arbetet för identifikation av rörelsehinder på stationerna för persontrafik har rörelsehindersituationen på 175 stationer analyserats. Stationsföreståndarna gjorde dessa analyser sommaren 2002. Till hjälp för arbetet hade föreståndarna bakgrundsmaterial om hinderfria rörelsemöjligheter. De insamlade uppgifterna har intagits i en databas. Uppgifterna om

Antalet hastighetsbegränsningar, spårkm



stationerna används med tanke på problemen med nivåskillnader. En rapport i ärendet utgavs i september 2003.

Banförvaltningscentralens databas om rörelsehinder är till nytta för den fortsatta planeringen och för beställningen av byggnadsentreprenader, likaså för stationsunderhållet och -skötseln. Information om inventeringsresultaten ges ut och de påkallade åtgärderna planeras i samråd med övriga berörda parter.

Översikt av styrelsen

Enligt förordningen om Banförvaltningscentralen styrs och övervakas RHK:s verksamhet av dess styrelse som tillsatts av statrådet.

Styrelsen höll under verksamhetsåret tio ordinarie styrelsemöten. Därtill höll styrelsen tillsammans med RHK:s ledning ett gemensamt temaseminarium där det framför allt dryftades förändringarna i järnvägarnas omvärld samt deras inverkan på järnvägstrafikens konkurrenskraft och RHK:s verksamhet. Utöver mötena och seminarierna bekantade styrelsen sig med Nordsjöprojektet samt stadsbanebygget till Kervo och byggplatserna för direktbanan Kervo-Lahtis.

Styrelsen behandlade flera gånger under året frågor i anslutning till banhållningens finansiering och kom med förslag och linjedragningen beträffande budgetförslaget, verksamhets- och ekonomiplanerna.

Trafiken österut och Österbottenbanan bör uppgraderas

Den väsentligaste omständigheten i budgetförslaget för år 2004 var att anslagen för banhållningen var så små att detta kommer att innebära en försämring av bannätets skick, så att bara enstaka projekt kan prioriteras. Förslaget upptog två projekt: uppgradering av banavsnitten Lahtis-Luumäki och Seinäjoki-Uleåborg.

Styrelsen ansåg att nivåhöjningen av avsnittet Lahtis-Luumäki är viktig med tanke på trafiken till östra Finland och för förbättring av järnvägsförbindelsen till S:t Petersburg. För projektet talar de stora trafikströmmarna till och från sydöstra Finland och möjligheterna att utnyttja direktbanan Kervo-Lahtis som blir klar år 2006.

Knappa anslag gör att koncentration behövs

Verksamhets- och ekonomiplanen för åren 2005–2008 ger dystra utsikter, eftersom anslagen för basunderhåll av järnvägsnätet ser ut att hållas på otillräcklig nivå. I planen behandlas två finansieringsnivåer: en ramplan vars finansiering stannar vid 310 miljoner euro per år och en utvecklingsplan med finansieringen 360 miljoner euro per år.

Styrelsen ansåg att en finansiering enligt ramplanen leder till att det nuvarande bannätet inte kan hållas i ett skick som tillåter effektiv och trygg trafik. Närmare en tredjedel av bannätet måste i så fall på längre sikt läggas ned, medan medlen koncentreras till de mest trafikerade banavsnitten. Inte heller en finansiering enligt utvecklingsplanen är tillräcklig för att trygga uppnåendet av de målsättningar som ställts av kommunikationsministeriets arbetsgrupp om basservice. I sina linjedragningar vill styrelsen arbeta för ökade anslag för bannätets basunderhåll och betonar hur viktigt det är att järnvägstrafikens konkurrenskraft höjs och dess marknadsandel ökas.

Ombyggnad av bangården i Ilmala viktig för hela persontrafiken

Styrelsen anser det vara ytterst viktigt med en ombyggnad av underhållsbangården i Ilmala, Helsingfors, eftersom denna bangård inte ens uppfyller de nuvarande servicenivåkraven, och i inga händelser de krav som ställs i framtiden. Att bangården fungerar smidigt är av största betydelse för hela persontrafiken.

Likaså är det absolut nödvändigt att den överåriga banöverbyggnaden förnyas. Vidare anser styrelsen att det är både

motiverat och viktigt att elektrifieringen av bannätet fortsätter och att nätet för automatisk tågkontroll byggs ut.

Banhållningens speciella drag bör betonas i trafikledsförvaltningen

Under året tog styrelsen ställning till ett förslag om förnyande av trafikledsförvaltningen, ställt av en arbetsgrupp inom kommunikationsministeriet. Styrelsen underströk att det i utvecklingen av förvaltningen måste beaktas banhållningens specifika drag samt RHK:s funktionssätt som litet specialistämbetsverk med betydligt beställning av uppdrag utifrån. Styrelsen anser att ämbetsverken bör få utveckla sina separata verksamhetsformer, i stället för att de olika förvaltningsgrenarna slås samman till ett enda ämbetsverk.

Styrelsen anser det vara viktigt att konkurrensen släpps fri och utökas inom banhållningsuppdragen. Medhänvisning till RHK:s avtals- och beställningsförfaranden betonade styrelsen särskilt jävsfrågorna och framhävde att strikt neutralitet måste hållas i konkurrensutsättningen.

Även banorna till stöd för kärnnätet behöver utvecklas

Styrelsen har även behandlat en rapport av en arbetsgrupp inom kommunikationsministeriet om trafiknät och terminaler av betydelse på riksplanet. Ett särskilt tema är i detta avseende de s.k. kärntrafiknäten. Styrelsen ansåg att det både inom person- och godstrafiken bör utvecklas inte bara kärnnät utan också banor till stöd för dessa. I rapporten sägs det att de totala trafikvolymerna på huvudvägarna kommer att öka mycket starkt under de kommande årtiondena. RHK:s styrelse anser att ett

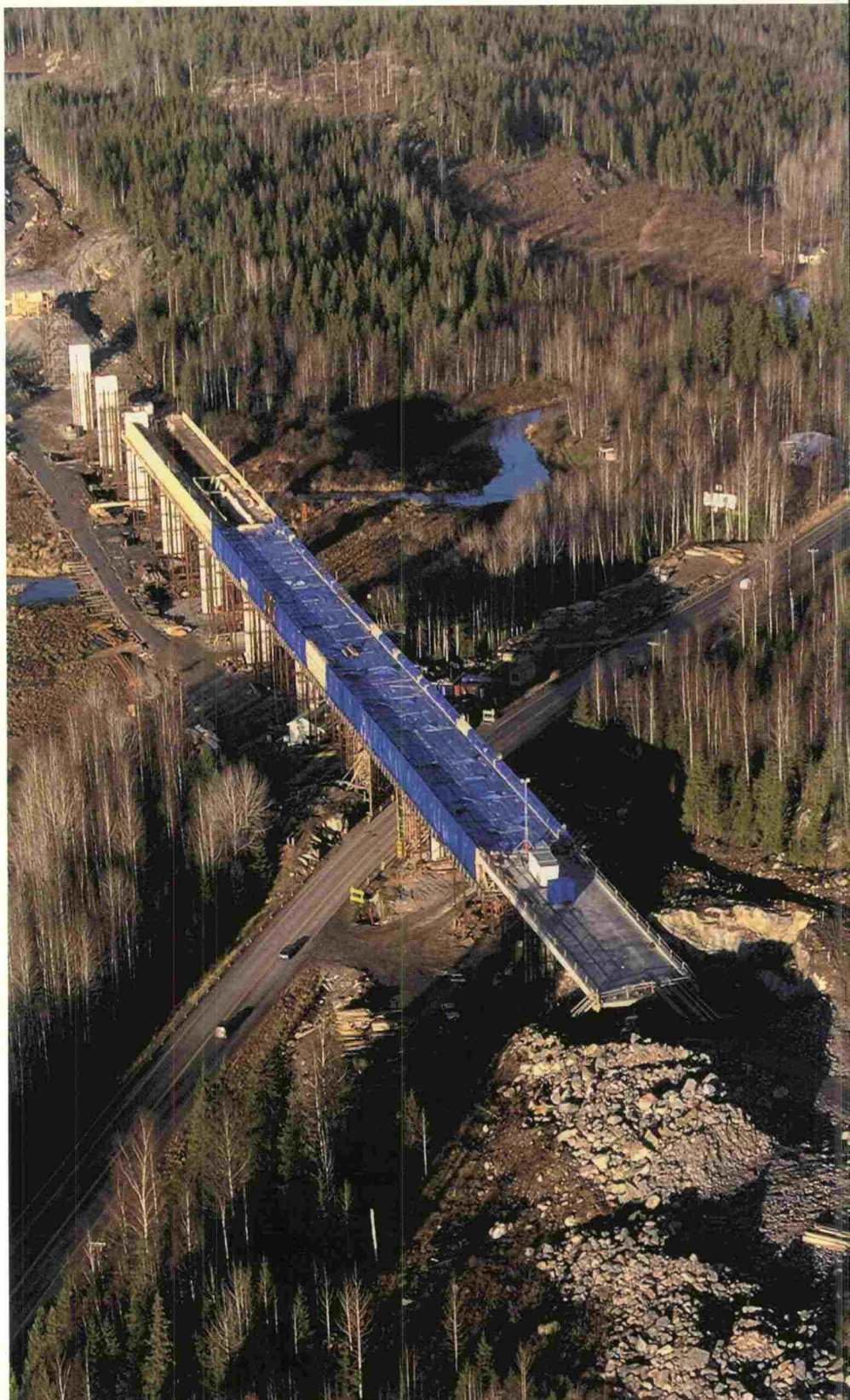
*Banförvaltningscentralens styrelse:
Hannele Luukkainen, Timo Poranen,
Markku Pyy, Kaisa Leena Välipirtti,
Veikko Vaikkinen.*



sätt att lindra detta tillväxttryck är att järnvägstrafiken utvecklas enligt principerna med hållbar utveckling.

Förändringarna i RHK:s verksamhet beaktas i linjerna för personalutvecklingen

Styrelsen har också diskuterat huruvida RHK:s personalresurser räcker till när verkets uppgifter utökas och omvärlden förändras, särskilt med tanke på EU-verksamheten och EU-lagstiftningen (bl.a. konkurrensutsättningen av trafiken och grundandet av ett ämbetsverk för säkerhetsfrågorna). Denna fråga är en av kärnfrågorna inför utvecklingen av RHK:s verksamhet; styrelsen avser att göra personalpolitiska linjedragningar under sin följande mandatperiod.



Ekonomisk översikt

Finansiering

Av budgetmedlen var det tillgängliga nettot 465 miljoner euro år 2003. Därav var 80 % egentliga anslag i statsbudgeten (372 miljoner euro), 12 % kom i form av tilläggsbudget (57 miljoner euro) och de överförda medlen från föregående år var 8 % (36 miljoner euro). Motsvarande belopp för år 2002 var 398 miljoner euro, så nettomedlen för det granskade året var 67 miljoner euro mer än ett år tidigare.

Banförvaltningscentralens moment för verksamhetskostnader (basunderhållet av banorna) är ett nettobudgeterat moment; i budgeten beräknades intäkterna bli 58,3 miljoner euro. Utfallet av intäkterna var 7,2 miljoner euro mer än så, intäkterna blev totalt 65,5 miljoner euro:

- 57,0 miljoner euro av den avgiftsbelagda verksamheten,
- 5,6 miljoner euro i form av finansiering utifrån (EU)
- 2,9 miljoner euro i övriga intäkter.

Med beaktande av intäkternas bruttoutfall var de totala disponibla medlen för täckande av bruttokostnaderna 530,6 miljoner euro. Därav användes 89 % under året. 1,9 miljoner euro av de outnyttjade, på uppskattning baserade medlen hade tillfallit RHK i form av anslag för strukturfondsprojektet. Dessa medel budgeteras på nytt för år 2004.

Tillstånd gavs för budgetöverskridning för momentet anskaffningar och ersättningar för mark för bannätets behov. Ett motsvarande anslag användes för betalning av expropriationsförrättningarna i samband med direktbanan Kervo-Lahtis.

Kostnaderna år 2003

RHK:s totala kostnader år 2003 blev 471,2 miljoner euro. Ökningen jämfört med år 2002 var 53,4 miljoner euro (13 %).

RHK:s administrativa kostnader utgjorde 2 % av samtliga kostnader.

Personalkostnaderna blev 64 % och hyrorna 9 % av alla administrativa kostnader.

Granskning av avkastnings- och omkostnadsberäkningarna

Intäkterna av verksamheten var enligt resultaträkningen 69,5 miljoner euro. Av dessa intäkter inskrevs intäkterna av den avgiftsbelagda verksamheten, hyresintäkterna och en del av de övriga verksamhetsintäkterna på RHK:s moment för verksamhetskostnader. 5,1 miljoner euro av de övriga verksamhetsintäkterna överfördes till statens allmänna intäktsmoment och medlen kunde alltså inte användas för banhållningen. Av denna post var

5,0 miljoner euro en ersättning från EU (direkt TEN-stöd) som givits på grund av kostnaderna i investeringsmomentet.

Orsaken till att intäkterna av den avgiftsbelagda verksamheten minskat är en ändring av reglerna om grunderna för banavgifterna; en del av banavgifterna har ändrats till banskatt. RHK tar in banskatten av trafikföretaget men redovisar den till finansministeriet. Banskatten var år 2003 12,6 miljoner euro och den ingår i resultaträkningen under rubriken "intäkter av skatter och obligatoriska avgifter".

De största posterna under verksamhetskostnader var inköpta tjänster och avskrivningar. I de inköpta tjänsterna ingår banunderhålls- och trafikstyrningstjänster, fastighetsunderhåll samt specialist- och undersökningskostnader.

De extraordinära intäkterna är ovanligt stora, vilket har att göra med att egendomsposter som hör till banstrukturen överförs mellan Esbo stad och RHK. Värdet av egendomen som överläts av Esbo stad var 11 miljoner euro. Bland övriga e.o. poster kan nämnas kostnader och skadestånd i anledning av förseningar i samband med skador på bannätet och banbyggnadsarbeten.

Med intäkterna som upptas i beräkningen av avkastning och omkostnader täcktes 16 % av verksamhetskostnaderna.

Granskning av balansräkningen

Kapitalvärdet av anläggningstillgångarna var vid årets slut 2 622 miljoner euro. Nettoökningen var 290 miljoner euro och minskningen 234 miljoner euro.

Järnvägskonstruktionerna bildar anläggningstillgångarnas största del. År 2003 var investeringarna i järnvägsstrukturer totalt 271 miljoner euro. Därav var utvecklingsmomenten 135 miljoner euro och de ersättande investeringarna i basunderhållet 136 miljoner euro. Avskrivningarna av järnvägsstrukturerna var 229 miljoner euro, alltså 93 miljoner mer än de ersättande investeringarnas värde. De ersättande investeringarna måste vara minst lika stora som avskrivningarna, annars försämrans anläggningstillgångarnas skick.

År 2003 infördes ett nytt system för anläggningstillgångarna. Då preciserades det tidigare inventerade egendomsbeståndet och anläggningstillgångarnas bokförda värde sänktes med extra avskrivningar (1,8 miljoner euro).

De kortfristiga fordringarna och skulderna var år 2003 större än året innan. Fordringarna var 15 miljoner euro (6 milj. år 2002); de största enskilda posterna var banskatt, banavgifter

och det TEN-stöd som kom från EU efter årsskiftet 2004. De kortfristiga skulderna var 68 miljoner euro (55 milj. år 2002). Den största delen av skulderna var köpskulder som betalades i januari 2004.

Kapitalöverföringarna omfattade förutom överföringarna i betalningstrafiken också en överföring av innehav värd 4,8 miljoner euro, som Vägförvaltningen överförde till RHK i form av dess andel i hamnprojektet i Nordsjö.

Avgiftsbelagd verksamhet

Den största posten inom den avgiftsbelagda verksamheten var den på speciallag baserade banavgift som RHK får kräva av trafikföretaget. De på lagen om kontantprincipen baserade offentligt rättsliga och affärsekonomiska prestationerna har preciserats i en förordning av kommunikationsministeriet. De offentligt rättsliga prestationerna är kontrollavgifter samt beviljandet av olika tillstånd, avgivandet av beslut och tekniska bestämmelser samt besiktningar. De affärsekonomiska prestationerna är bl.a. fastighetsfunktionernas tjänster och beviljandet av korsningstillstånd.

De offentligt rättsliga intäkterna täckte i stort sett motsvarande kostnader.

Fastighetsfunktionerna är den mest betydande av de funktioner som prissätts enligt marknaden. Hyresintäkterna blev totalt 10,1 miljoner euro (+4 %); de övriga intäkterna blev 0,1 miljoner euro. De separata kostnaderna blev 8,3 miljoner euro. Den största kostnads-posten, fastighetsunderhåll och reparationer, blev 7,3 miljoner euro.

Intäkterna av fastighetsverksamheten täckte inte helt dess kostnader. Driftsöverskottet efter separata kostnader var 1,9 miljoner euro (2,3 milj. år 2002) och underskottet efter totala kostnaderna –3,9 miljoner euro (–3,8 milj. år 2002).

Kostnaderna enligt uppgifter

RHK:s uppgifter kan uppdelas i upprätthållandet av bannätet och avgiftsbelagd verksamhet. Den avgiftsbelagda verksamhetens andel av samtliga verksamhetskostnader är ca 3 %.

Trafikstyrningen, som behövs för att garantera trygg trafik på bannätet, är till övervägande delar tjänster som köps utifrån. Huvuduppgifterna för nätet är banunderhåll och drift; där ingår skötsel och underhåll av själva banorna, driftskostnader som el för belysning och uppvärmning av växlarna samt kostnaderna för banhållningens byggnader. I planerings- och undersökningsfunktionerna ingår strategisk planering, projektplanering, tekniska undersökningar samt bantekniska bestämmelser.

Använda medel 2003, milj. euro

Utfall av bruttokostnader	471,2
Överförts till år 2004	56,9
– grundläggande banhållningen	(25,7)
– utv. av radionätet	(29,4)
– utv. av bannätet	(1,8)
Återtagning av äldre anslag	0,6
Icke utnyttjade budgetanslag	2,1
Budgetöverskridningar	- 0,2
Disponibla medel totalt	530,6

Kostnader 2001-2003, milj. euro

	2001	2002	2003
Administration	7,2	8,6	10,0
Trafikstyrning	37,2	37,8	38,8
Fastighetsfunktioner	10,4	11,7	10,6
Banunderhåll och drift	120,8	129,6	130,6
Planering och forskning	4,0	5,2	6,4
Ersättande investeringar	142,5	134,9	136,0
Investeringar	59,4	87,1	131,5
Radionätet	0,3	0,6	3,3
Markområden	1,5	2,3	3,4
EU strukturfonder	0,0	0,0	0,6
Summa	383,3	417,8	471,2

Administrativa kostnader 2001-2003, 1 000 euro

	2001	2002	2003
Material och tillbehör	130	264	258
Personalkostnader	4 758	5 455	6 245
Hyror	564	733	891
Inköpta tjänster	667	884	1 105
Övriga kostnader	904	1 128	1 204
Avskrivningar	34	34	75
Summa	7 057	8 498	9 778
Förändrings- %		20 %	15 %

Intäkter av den avgiftsbelagda verksamheten 2003, milj. euro

	Intäkter	Kostnader	Resultat
Banavgift	45,0		
Offentligrättsliga prestationer	1,7	1,7	- 0,0
Affärsekonomiska prestationer	10,3	14,2	- 3,9
Summa	57,0		

Projektspecifik uppföljning 2003, milj. euro

	Kostnader	Budget
Helsingfors-Tammerfors	14,7	15,1
Tammerfors-Orivesi-Jyväskylä	9,5	19,0
Kouvola-Pieksämäki	11,1	13,0
Seinäjäki-Uleåborg	11,7	19,0
Luumäki-Joensuu / Villmanstrand-Parikkala	20,8	14,0
Uleåborg-Rovaniemi	11,7	14,5

Banförvaltningscentralens kostnader enligt uppgifter 2001-2003, milj. euro

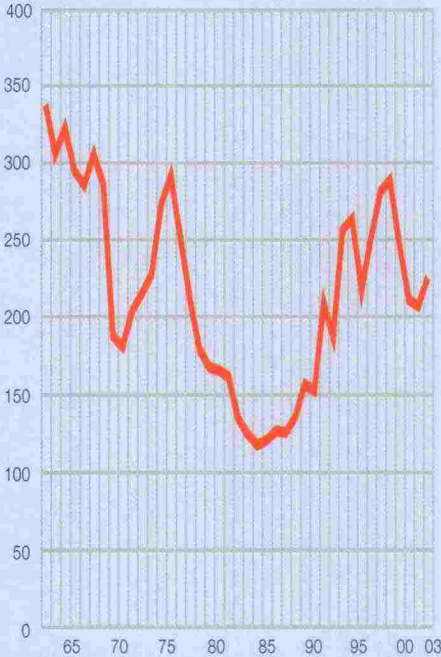
	Driftskostnader				Alla kostnader			
	2001	2002	2003	Förändr. 2002-03 %	2001	2002	2003	Förändr. 2002-03 %
Upprätthållande av nätet	166,5	178,3	183,7	3,0	510,5	525,5	518,2	-1,4
Trafikstyrning	37,3	38,1	39,2	2,7	38,5	39,3	40,3	2,5
Banunderhåll och drift	123,7	133,7	135,6	1,4	466,5	479,7	469,0	-2,2
Planering och undersökning	5,4	6,5	8,9	36,7	5,4	6,5	8,9	36,7
Administ. kostnader för investeringar	1,9	2,5	2,5	0,0	1,9	2,5	2,1	-16,3
Avgiftsbelagd verksamhet	9,1	9,7	10,5	8,2	15,2	15,6	15,9	2,2
Summa kostnader	177,6	190,5	196,6	3,2	527,6	543,5	536,2	-1,4

Banhållningens utgifter för bannätet 1993-2003, milj. euro



Bannätets investeringar åren 1963-2003, milj. euro

(Fasta priser, prisnivå 2003)



Intäkts- och kostnadskalkyl

1 000 euro

Jan-dec 2003

Jan-dec 2002

INTÄKTER AV VERKSAMHETEN

Intäkter från avgiftsbelagd verksamhet	46 974		55 004	
Hyror och driftersättning	10 060		9 851	
Övriga intäkter av verksamheten	12 468	69 502	8 299	73 154

KOSTNADER FÖR VERKSAMHETEN

Material, tillbehör och varor	258		267	
Personalkostnader	6 225		5 599	
Hyror	1 128		968	
Köp av tjänster	182 448		178 532	
Övriga kostnader	1 698		1 708	
Avskrivningar	234 323	426 080	227 279	414 353

ÅTERSTOD I

- 356 578 - 341 199

FINANSIERINGSINTÄKTER OCH KOSTNADER

Finansieringsintäkter	23		49	
Finansieringskostnader	- 31	- 8	- 65	- 15

EXTRAORDINÄRA INTÄKTER OCH KOSTNADER

Extraordinära intäkter	12 035		778	
Extraordinära kostnader	- 3 364	8 671	- 3 447	- 2 669

ÅTERSTOD II

- 347 915 - 343 883

INTÄKTER AV SKATTER OCH

ANDRA OBLIGATORISKA AVGIFTER

Intäkter av skatter och obligatoriska avgifter	12 583			
Debiterad moms	3 292		1 517	
Erlagd moms	- 100 346	- 84 471	- 88 947	- 87 430

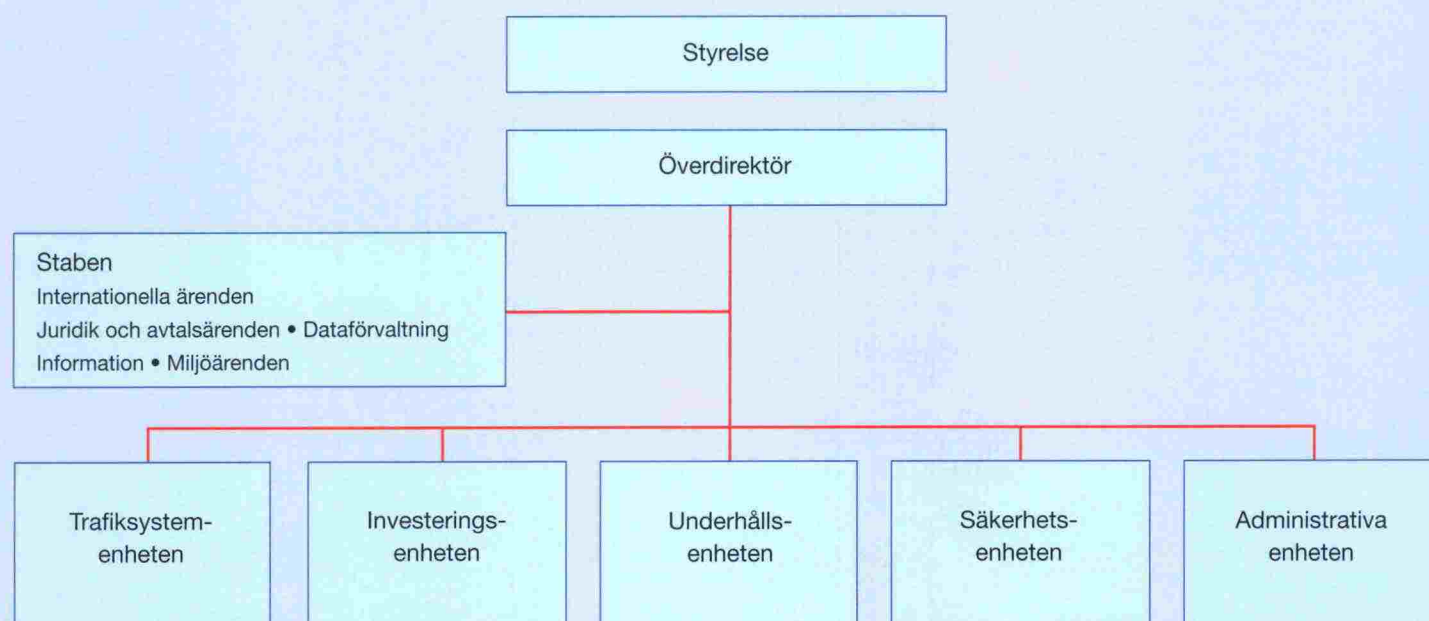
RÄKENSKAPSPERIODENS KOSTNADSREST

- 432 386 - 431 313

Balansräkningen

1 000 euro	2003		2002	
AKTIVA				
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter		211		215
Materiella tillgångar				
Jord och vattenområden	4 432		4 432	
Bygg- och vattenområden	81 584		80 388	
Byggnader	41 656		40 761	
Banutrustning	2 176 431		2 239 056	
Maskiner och anläggningar	6 768		6 440	
Inventarier	3		5	
Förskottsinbetalningar och pågående anskaffningar	310 942	2 621 816	195 424	2 566 506
Anläggningstillgångar		2 622 027		2 566 721
OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGSTILLGÅNGAR				
Kortfristiga fordringar				
Försäljningsfordringar	13 579		5 385	
Övriga kortfristiga fordringar	1 856		817	
Förskott	4	15 439	0	6 202
Likvida medel				
Kassakonto		0		1
Omsättnings- och finansieringstillgångar		15 439		6 203
AKTIVA TOTALT		2 637 466		2 572 924
PASSIVA				
EGET KAPITAL				
Statens kapital				
Statens kapital 1.1.1998	2 371 022		2 371 022	
Förändring i kapitalet från tidigare räkenskapsperioder	146 488		156 926	
Överföring av kapitalet	484 399		420 875	
Räkenskapsperiodens kostnadsrest	- 432 386	2 569 523	- 431 313	2 517 510
FRÄMMANDE KAPITAL				
Kortfristigt				
Erhållna förskott	53		50	
Leverantörsskulder	64 910		54 256	
Redovisning mellan räkenskapsverk	148		139	
Poster för vidare redovisning	99		91	
Resultatregleringsskulder	838		878	
Övriga kortfristiga skulder	1 895	67 943	0	55 414
PASSIVA TOTALT		2 637 466		2 572 924

Organisation



STYRELSE

Verkställande direktör Timo Poranen (ordf.), Skogsindustrin rf
Ordförande Hannele Luukkainen, Finlands Trafikförbund rf
Planeringschef Markku Pyy, Banförvaltningscentralen
Ekonomidirektör Veikko Vaikkinen, VR-Group Ab
Regeringsråd Kaisa Leena Välipirtti, kommunikationsministeriet

Kontaktuppgifter

Banförvaltningscentralen
PB 185 (Brunnsgatan 6), 00101 Helsingfors
Telefon (09) 5840 5111 • Telefax (09) 5840 5100 • Webbplats: www.rhk.fi • E-post: fornamn.slaktnamn@rhk.fi

Överdirektör
Ossi Niemimuukko
tfn (09) 5840 5101

Överdirektörens sekreterare
Annukka Heinonen
tfn (09) 5840 5102

Trafiksystemenheten
Direktör *Anne Herneoja*
tfn (09) 5840 5106

Investeringsenheten
Direktör *Kari Ruohonen*
tfn (09) 5840 5131

Underhållsenheten
Direktör *Markku Nummelin*
tfn (09) 5840 5180

Säkerhetsenheten
Direktör *Kari Alppivuori*
tfn (09) 5840 5150

Administrativa enheten
Direktör *Hannu Mäkikangas*
tfn (09) 5840 5004

Chef för internationella ärenden
Kari Konsin
tfn (09) 5840 5104

Chefsjurist
Rami Metsäpelto
tfn (09) 5840 5158

IT-chef
Teuvo Eronen
tfn (09) 5840 5010

Kommunikationschef
Timo Saarinen
tfn (09) 5840 5103

Miljöchef
Arto Hovi
tfn (09) 5840 5036